Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/collectiondemm00roue

COLLECTION
DE MÉMOIRES
ET
DE PLANS
RELATIFS AU PORT DE DIEPPE.

A ROUEN,

De l'Imprimerie de LOUIS OURSEL, Imprimeur du Roi.

M. D C C. X C.

HE
558
.D5C6
1790

TABLE

Des Mémoires & Plans contenus dans cette Collection.

PREMIERE PARTIE.

Avertissement.

Mémoire sur les travaux qui se font au Port de Dieppe, inséré dans le Journal de Normandie du 2 Mai 1789.

Mémoire sur le Port de Dieppe, & principalement sur la nouvelle Passe, lu en 1787 à l'Assemblée des Ponts & Chaussées.

Plan de Dieppe, avec les projets pour l'amélioration & l'aggrandissement du Port & de la Ville.

Idem *de l'embouchure de la Vallée de Dieppe, où l'on voit l'emplacement des Jetées actuelles, & de celles qui sont projetées.*

Mémoire sur la nécessité de réparer le plutôt possible la tête de la Jetée du Port de Dieppe du côté de l'Oueſt, avec les réponses en marge.

Mémoire sur le projet de l'ouverture d'une nouvelle Passe pour le Port de Dieppe, avec les Réponses aux Objections faites contre cette nouvelle Passe.

Plan des sondes faites dans la rade de Dieppe, le 3 Mai 1777, & jours suivants.

Idem *de la côte, depuis le Cap de l'Ailly, jusqu'à la tête de la Jetée de Dieppe.*

SECONDE PARTIE.

AVERTISSEMENT.

Mémoire fait en 1790 contre le Projet de l'ouverture d'une nouvelle Paſſe au Port de Dieppe, avec les réponſes en marge.

Réſumé de différentes Obſervations faites le 4 Mars 1779 par les Capitaines de Navires, Marchands, Pilotes & Marins ſouſſignés, ſur le Projet de la nouvelle entrée propoſée pour le Port de Dieppe, & arrêté dans l'Aſſemblée générale des Ponts & Chauſſées, du 20. Décembre 1777.

Copie de la Proteſtation faite en 1790 par les partiſans de la nouvelle Paſſe.

Mémoire du Capitaine Doiſſeau, concernant le nouveau Port qu'on projete de faire à Dieppe.

Copie de la Letrre de MM. les Officiers Municipaux de la Ville de Dieppe à M. de la Milliere, en date du 14 Août 1790.

Copie de la Lettre de MM. les Maire & Officiers Municipaux de la Ville de Dieppe à M. de la Milliere, en date du 29 Août 1790.

Relevé du Journal de l'Eclusier.

I^ERE. PARTIE.

AVERTISSEMENT.

LE 18 Novembre 1788, le Corps général de MM. les Juges-Conſuls & Notables du Commerce de Dieppe, aſſemblé extraordinairement pour préſenter au Roi, une Adreſſe relative à la future Convocation des Etats-Généraux, s'exprimoit ainſi, en parlant du Port de cette Ville :

» Les travaux que Votre Majeſté y ordonne, tendent à le rendre doublement recommandable au-» dehors, indépendamment de ſes Pêches fraîches » & ſalées, qui ne ceſſeront de verſer dans le ſein » du Royaume, une richeſſe eſſentielle & capitale «.

Le 6 Mars 1789, les Communes aſſemblées à l'Hôtel-de-Ville, firent inſérer, à la pluralité des voix, dans le Cahier des *Doléances du Tiers-État*, cet article ſur le même objet :

» Que la Commune de la Ville de Dieppe demande » que les *travaux* commencés pour l'ouverture d'une » nouvelle Paſſe, ſoient *totalement & abſolument aban-» donnés*, pour ne s'occuper uniquement & inceſſam-» ment, que des réparations à faire à la Paſſe actuelle «.

Il réſulte de ces faits, que ce que MM. de la Chambre du Commerce avoient jugé digne de

leur approbation, le 18 Novembre dernier, les Députés des Communes l'ont regardé comme dangereux, le 6 Mars 1789. Les premiers, dans une Assemblée convoquée le 29 Avril suivant, en la Juriſdiction Conſulaire (*pour délibérer ſur le parti à prendre pour la réparation à faire aux têtes des Jetées qui menacent ruine*), ont nommé des Commiſſaires, à l'effet d'examiner les avantages & les déſavantages du nouveau Port, & d'en rendre compte à une Aſſemblée pour ce convoquée.

La raiſon demande ſans doute qu'on éclaire le Public ſur des travaux de la derniere importance pour Dieppe; & la lumiere doit être le réſultat d'une diſcuſſion libre, & faite par des hommes inſtruits.

L'attaque s'eſt engagée, & l'on a remis à MM. de la Chambre du Commerce, un Mémoire rendu public par la voie de l'impreſſion, dans lequel on s'efforce de prouver que les travaux commencés au Port de Dieppe, depuis plus de dix ans, ſont dangereux, & que ce ſera un gain de perdre les ſommes conſidérables qui y ont été déja employées, pour ſe borner à rétablir l'ancien Port.

Cette déciſion ne peut qu'effrayer ceux des Habitants qui ne jugent de ces ouvrages, que ſur parole, & leur faire croire qu'ils n'ont été entrepris que d'après les ſeules obſervations des Ma-

rins, que les Auteurs du Mémoire ont fait imprimer, & un Ecrit fait par un particulier, lequel leur a été communiqué.

Le fait eſt cependant qu'aucuns travaux de ce genre n'ont été arrêtés, après de plus mûres réflexions, après de plus grandes diſcuſſions : & perſonne n'en ſera ſurpris, quand on ſaura que l'Inſpecteur de la Généralité lui-même leur étoit abſolument oppoſé ; qu'il a fallu diſputer le terrain pied-à-pied ; qu'enfin ce n'a été qu'après la guerre la plus vive (qu'on nous paſſe ce terme), que d'après le conſentement unanime du Corps des Ponts & Chauſſées, que ſur l'avis des Savants les plus diſtingués, & l'approbation des perſonnes les plus habiles & les plus expérimentées du Corps Royal de la Marine, dont pluſieurs ſont venues ſur les lieux, que des cinq projets qui avoient été mis ſur le Bureau, celui qu'on exécute actuellement, a été excluſivement adopté.

Des précautions qu'on a priſes pour s'aſſurer de la bonté du nouveau projet.

On a pris, pour s'aſſurer de la bonté du nouveau projet, toutes les précautions qu'il a été poſſible de prendre.

Les Officiers de Ville & les principaux Habitants, alarmés du mauvais état de leur Port, ont préſenté diverſes requêtes pour qu'on s'occupât de cet objet, & qu'on fît un projet qui pût les tranquilliſer.

On a envoyé ſur les lieux, un très-grand nombre d'Ingénieurs & d'hommes de l'art.

On a chargé des Ingénieurs très-inſtruits, de faire ces projets; on les a examinés dans pluſieurs Aſſemblées & Comités convoqués à cet effet; enfin, on a aſſemblé à Dieppe même, les Marins les plus expérimentés.

La premiere Aſſemblée du 10 Juin 1776, étoit compoſée de MM. Perronet, de Voglie, Hüe, Chezy; de MM. le Chevalier d'Arcy, de Borda, & pluſieurs autres: ils approuverent unanimement l'ouverture & le projet du nouveau Chenal.

En 1779, on aſſembla les Marins de Dieppe les plus expérimentés, qui approuverent unanimement ce même projet (1).

Le 2 Juillet 1779, on a envoyé ce projet à M. le Prince de Montbarey qui l'a fait examiner par les Officiers de Marine Royale, qui l'ont ap-

(1) Voyez les obſervations ſignées de vingt-deux Capitaines & Marins.

prouvé;

prouvé, notamment, M. de la Touche de Tréville.

Enfin, en 1787, temps où l'on a pu s'occuper de l'exécution de ce projet, on a fait des Plans y relatifs, & un Mémoire très-détaillé, où l'on peſe tous les avantages de la nouvelle Paſſe. Ce Mémoire a été lu, les Plans ont été communiqués à l'Aſſemblée générale des Ponts & Chauſſées, où il y avoit plus de quarante Ingénieurs, entr'autres, tous les Inſpecteurs-Généraux, grand nombre d'Ingénieurs en chef, & de Sous-Ingénieurs. M. Peronnet étant alors malade, on tint un Comité particulier chez lui, pour avoir ſon avis.

Ces Mémoires & ces Plans furent encore lus & communiqués à un Comité chez M. le Duc d'Harcourt, où ſe trouverent pluſieurs Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, MM. le Chevalier de Borda & de Fleurieux, M. Légier & M. Lemonnier, Ingénieurs Militaires, M. de la Bretonniere, Officier de Marine, & le Commandant à Cherbourg; & le projet fut unanimement approuvé.

Enfin, il a été communiqué à un grand nombre de Négociants & de Marins, dans différentes Aſſemblées: l'on ne s'eſt déterminé à l'exécuter, qu'après avoir pris ainſi tous les renſeigne-

ments poſſibles ; & l'on peut aſſurer que, de tous les hommes qui n'ont aucun intérêt ſur les lieux; il n'en eſt pas un qui n'ait approuvé ce projet, non pas ſeulement comme une choſe qu'on pourroit exécuter, mais comme une choſe évidemment très-utile.

Précis des avantages de la nouvelle Paſſe.

1°. La Paſſe actuelle eſt trop près de la falaiſe du Pollet, de ſorte qu'un navire qui manque ſon entrée, venant de la partie de l'Oüeſt, eſt jeté ſur les rochers, avant de pouvoir ſe relever & courir un bord au largue.

La nouvelle Paſſe étant à trois cents toiſes de ces mêmes falaiſes, jamais un navire qui manquera ſon entrée, ne pourra y être jeté (1).

2°. La Paſſe actuelle eſt trop large, de ſorte qu'il y reſte toujours des pouliers de galet qui empêchent les navires d'accoſter les Jetées, & font autant d'écueils dans le Chenal même.

La nouvelle Paſſe étant réduite à la largeur néceſſaire pour la facilité de la navigation, elle ſera parfaitement nettoyée, & il n'y aura plus d'écueils dans le Chenal.

(1) Voyez le Mémoire lu à l'Aſſemblée, en Février 1787.

3°. Le fonds de la Paſſe actuelle eſt un rocher qui ne permet pas aux Ecluſes de l'approfondir, & qui briſe les navires qui talonnent.

Le fonds de la nouvelle Paſſe étant de ſable & de galet, les Ecluſes de chaſſe approfondiront beaucoup le Chenal; & ſi des navires qui ſe préſenteroient trop tard ou trop tôt, venoient à talonner, ils ne s'endommageroient pas, comme ils font dans la Paſſe actuelle.

4°. Les têtes du Chenal actuel ſont très-loin des Ecluſes, & le Chenal eſt mal contourné pour l'effet des chaſſes.

Les têtes du nouveau Chenal étant moins éloignées des Ecluſes, l'eau en aura plus de pente : elle agira avec plus de force; elle nettoiera mieux le nouveau Chenal, & portera plus loin en mer, le galet qu'elle balaiera dans ſa courſe.

5°. Le nouveau Chenal étant plus profond que celui actuel, les navires entreront plus tôt, & ſortiront plus tard : de morte-eau, les barques qui apportent le poiſſon, entreront, même de mer baſſe, juſques dans le Port, où elles ſeront à l'abri; pendant que, dans l'état actuel, elles ſont obligées de s'arrêter à l'entrée du Chenal, à leurs riſques, périls & fortune, & il faut qu'on aille

y chercher le poiſſon, qui ſe rendra juſques dans le Port, par le nouveau Chenal.

6°. Les Jetées actuelles ſont mal fondées ; ce qui empêche de tirer tout le parti des Ecluſes de chaſſe, de peur de les affouiller & de les culbuter : c'eſt ce qui tient tout le Commerce dans l'alarme ; parce que ſi une grande longueur de Jetées venoit à s'écrouler, dans l'hiver ſur-tout, cela gêneroit beaucoup le paſſage des navires ; pendant que, ſi les nouvelles Jetées étoient faites, il n'y auroit rien à craindre de ces événements.

7°. Si on conſervoit l'ancienne Paſſe, il faudroit refonder les Jetées actuelles ; c'eſt-à-dire, les refaire : ce qui ſeroit plus diſpendieux que de faire une nouvelle Paſſe, attendu que les anciennes Jetées ſont plus longues que les nouvelles, & qu'il faudroit, au-devant, & ſur toute la longueur, commencer par faire une eſtacade, un batardeau de garantie, qui ſeroit très-expoſé, très-coûteux : ce qui gêneroit infiniment le Commerce pendant tout le temps de la reconſtruction des Jetées.

On voit que ce n'eſt pas légérement que les travaux commencés au Port de Dieppe, ont été entrepris ; & l'on deſireroit que tout le monde pût ſe convaincre par lui-même, de tout ce qui a précédé leur déciſion : mais, dans l'impoſſibilité

d'imprimer cette foule de pieces qui l'ont amenée, voici la marche que nous nous propoſons de ſuivre.

Nous publions d'abord un Mémoire, dans lequel on prouvera que le galet étant pour notre Port, un ennemi ſans ceſſe renaiſſant, il faut, pour l'expulſer, un moyen continuellement exiſtant ; c'eſt-à-dire, des Ecluſes de chaſſe.

Nous donnons enſuite le Mémoire lu à l'Aſſemblée des Ponts & Chauſſées, en 1787, où l'on a déterminé la forme qu'il convient de donner aux Jetées, & la diſtance à laquelle on doit en placer les têtes.

Nous finirons par détruire, dans un troiſieme Mémoire, toutes les objections qu'on fait contre la nouvelle Paſſe. Dans une mauvaiſe cauſe, on ſe contente de repouſſer les attaques d'une maniere générale, parce qu'on peut ainſi gliſſer ſur les objets qui embarraſſent, & ne s'arrêter qu'à ceux auxquels on peut répondre victorieuſement : Nous nous propoſons, au contraire, de répondre aux articles du Mémoire des Adverſaires, par autant d'articles que nous mettrons à côté des premiers. Cette méthode de combattre corps à corps, & de laiſſer juges les ſpectateurs, eſt franche & loyale : l'homme impartial & inſtruit,

peut voir alors facilement quel eſt celui qui ſuccombe dans chaque attaque.

Nous eſpérons que tous ces Mémoires, & les plans qui les accompagnent mettront enfin le Public à portée de juger un projet qui, déja conçu dans le ſiecle précédent (1), par un grand Miniſtre (M. de Colbert), a enfin commencé d'être exécuté au mois de Mai 1778, après avoir été examiné avec le plus grand ſoin, par les hommes les plus éclairés, & dans un ſiecle où les ſciences hydrauliques, ont acquis le plus grand dégré de perfection.

(1) Voyez *Mémoires Chronologiques* de Dieppe, t. II, p. 65, 66.

MÉMOIRE

Sur les Travaux qui ſe font au Port de Dieppe.

PERSONNE n'ignore que la mer travaille ſans ceſſe à combler de galets, le Port de Dieppe, dont l'entrée, avant les nouveaux travaux, étoit ſouvent réduite à vingt-quatre ou trente pieds. Il arrivoit d'ailleurs fréquemment, qu'une barre de galet s'élevoit entre les deux Jetées; de ſorte que la riviere tournant tout court au pied de celle de l'Eſt, les navires qui ne pouvoient ſuivre le chemin contourné, ſe trouvoient expoſés aux plus grands dangers. En vain, pour remédier à cet inconvénient, on avoit conſtruit un épi bas en tête de la Jetée de l'Eſt: les vents d'Oueſt apportoient le galet preſque ſur l'épi, & le rendoient inutile; en ſorte qu'on étoit ſouvent réduit à faire enlever le galet, à force de bras: opération extrêmement coûteuſe, & non moins inſuffiſante dans un Port, où, dans une ou deux marées, il ſe fait des alluvions de pluſieurs milliers de toiſes cubes.

D'après les plans de l'Ingénieur de la Province, il a été conſtruit des Ecluſes de chaſſe, qui ont, en partie, remédié à cet inconvénient. On va tâcher de donner ici une idée des effets de cette Ecluſe.

La mer, en montant, va couvrir, au-delà de Dieppe, un terrain conſidérable, de plus de cent mille toiſes ſuperficielles, ſur douze, quinze & dix-huit pieds de hauteur. Elle paſſe par les portes des Ecluſes, au moment du plein: on ferme ces portes; la mer ſe retire, & l'eau de la retenue reſte toujours à la même hauteur. Quand la mer eſt baſſe, on ouvre ces portes: dans un ſeul inſtant, l'eau qui étoit ſoutenue ſur douze, quinze & dix-huit pieds, ſe précipite dans le Port, & va gagner la mer. C'eſt dans ſa marche, qu'elle enleve les bords du Chenal, comme une riviere enleve ſes bords, quand il y a une grande crue d'eau. Or, pour ſuivre la comparaiſon de la riviere (car les chaſſes ne ſont réellement qu'une riviere, qu'un torrent artificiel) ſi vous ſuppoſez que, dans le lit d'une riviere qui n'a que vingt-quatre à trente pieds de lar-

geur, on introduiſe une autre riviere beaucoup plus conſidérable, il eſt évident que le lit s'élargira, parce que le lit des rivieres eſt d'autant plus grand, qu'elles roulent plus d'eau. Un fleuve a un grand lit, une petite riviere un petit lit, & un ruiſſeau un plus petit encore.

La riviere de Dieppe ne roule que trois mille toiſes cubes d'eau à l'heure, & la retenue en contient au moins deux cents mille qui s'écoulent dans deux heures : ce ſont cent mille toiſes cubes d'eau à l'heure, leſquelles, ajoutées aux trois mille de la riviere, font cent trois mille toiſes cubes d'eau à l'heure. Il eſt donc évident que le Chenal qui eſt le lit de la riviere, doit ſe rélargir quand on lâche les Ecluſes.

D'un autre côté, la mer qui entroit dans ce Port, montoit ci-devant juſques à Arques, & couvroit une vallée bien précieuſe, ſur une lieue de longueur & une très-grande largeur. Pour fournir à ce grand vuide, il paſſoit à chaque marée, dans le Port, pluſieurs millions de toiſes cubes d'eau, qui s'en retournoient par le même chemin à mer baſſante : cette quantité énorme d'eau établiſſoit dans ce Port, un courant très-préjudiciable, en ce qu'il ne rendoit le Port acceſſible, qu'au moment du plein, & aſſujettiſſoit à des précautions infinies, pour empêcher les navires de ſe heurter les uns contre les autres, à l'arrivée & au retour de la marée.

On a fait en 1787, une digue de barrage qui empêche la mer de monter dans la vallée. A ce moyen, il n'exiſte plus de courant ſenſible dans ce Port, & non-ſeulement on a gagné les frais de gardiens, & paré aux avaries, mais encore on a plus que doublé le temps pendant lequel les navires peuvent entrer ou ſortir, parce qu'on ne s'inquiete plus ſi la mer monte ou deſcend : il ſuffit qu'il y ait aſſez d'eau pour le tirant des navires. Enfin, ce barrage a produit encore un effet bien avantageux pour ce Port ; c'eſt d'augmenter le temps du plein, qui n'étoit que de quelques minutes à Dieppe, & qui eſt maintenant d'une heure ; c'eſt-à dire, que, pendant une heure, la mer ne varie que de quelques pouces.

Maintenant on s'occupe de la fondation de nouvelles Jetées, pour faire un autre Chenal : malheureuſement ce travail, qui eſt également utile

utile & preſſant, n'eſt pas très-avancé. La circonſtance préſente fait craindre qu'on ne le pouſſe pas avec aſſez de vigueur : ce ſeroit un malheur d'autant plus grand pour Dieppe, que, malgré ce qui vient d'être dit, 1°. ſon entrée actuelle eſt trop près de la ſalaiſe du Pollet ; de façon qu'un navire qui manque ſon entrée, venant de la partie de l'Oueſt par un vent forcé, touche les roches qui ſont au pied, avant d'avoir pu faire ſes manœuvres pour ſe relever & gagner le large.

2o. Les vieilles Jetées ſont dans un délabrement qui fait craindre pour leur deſtruction abſolue : on les entretient le moins mal poſſible, mais on ne peut faire que du ravaudage ſur une vieille maçonnerie, creuſe, lézardée, mal fondée & mal conſtruite. Enfin, ces Jetées ſont ſi mauvaiſes, qu'on ne peut même tirer tout le parti qu'on pourroit attendre des Ecluſes, qui les mineroient par le pied, & les feroient culbuter, ſi on n'avoit pas la ſage précaution de s'arrêter quand le paſſage des navires eſt à peu près ſuffiſant.

Pour parvenir à faire la fondation des nouvelles Jetées, on a fait une digue de garantie, fort avancée à la mer, à l'abri de laquelle on compte fonder les têtes des Jetées. C'eſt vraiment un ouvrage hardi & bien exécuté : mais c'eſt un bouclier qui coûte cher ; & ſi on n'en profite pas pour fonder les têtes des Jetées, il eſt à craindre que cette digue ne ſoit endommagée, peut-être enlevée avant peu d'années ; d'autant qu'elle n'eſt remplie qu'en galet ; que l'enlevement d'un bordage ſuffit pour la vuider ; que l'acide marin rouille promptement les têtes des clous qui ſeuls tiennent les bordages ; que cette digue eſt très-expoſée depuis la partie de l'Oueſt, paſſant par le Nord, juſqu'à la partie de l'Eſt ; que la mer eſt très-dure à Dieppe ; enfin que cette digue eſt annoncée comme ouvrage proviſoire : & il eſt à craindre que ſi les circonſtances ne permettoient pas de donner les fonds néceſſaires pour fonder en 1789, la tête de la Jetée de l'Oueſt, ainſi qu'on l'eſpéroit, elle ne ſoit détruite par une tempête de pluſieurs jours ; ce qui n'eſt pas très-rare à Dieppe.

Quoi qu'il en ſoit, il vient d'être dit qu'on avoit barré la mer qui ne monte plus dans la vallée d'Arques. Comme il y a une riviere dans cette même vallée, on ſent bien qu'il a fallu faire une Ecluſe dont les portes

ſe ferment quand la mer monte, & s'ouvrent quand elle deſcend, pour laiſſer échapper la riviere. Comme il lui falloit un lit, on lui a donné tout de ſuite la largeur & les dimenſions néceſſaires pour le canal de navigation ſi utile & ſi deſiré, de Dieppe à Paris, par l'Oiſe, dont on parle tant, & dont on s'occupe ſi peu; de ſorte qu'il n'y a que ſix cents toiſes de ce Canal de fait avec ſon Ecluſe à l'embouchure : il faut eſpérer que le temps amenera la ſuite de ce projet.

On nous a fait en outre, l'année derniere, un commencement de Canal de flottaiſon, avec une Ecluſe à l'embouchure, pour amener ſous les murs de la Ville, le bois de chauffage. Quoique ce projet ne ſoit utile que pour les Habitants, il n'eſt pas moins à deſirer qu'il ſe continue.

Journal de Normandie, du 2 Mai 1789, No. 35.

MÉMOIRE

SUR

LE PORT DE DIEPPE,

ET PRINCIPALEMENT

SUR LA NOUVELLE PASSE.

AVERTISSEMENT.

Ce Mémoire, composé en 1787, a été lu à Paris, dans l'Assemblée des Ponts & Chaussées, accompagné de tous les Plans y relatifs.

Le projet a été discuté dans plusieurs Comités composés de personnes recommandables à tous les titres, & de beaucoup d'Ingénieurs & d'Officiers de la Marine très-instruits; il a été communiqué à un grand nombre de Négociants & de Marins très-éclairés. Les circonstances actuelles ont paru demander qu'on le rendît public par la voie de l'impression.

MÉMOIRE

SUR

LE PORT DE DIEPPE,

ET PRINCIPALEMENT

SUR LA NOUVELLE PASSE,

Lu en 1787 à l'Assemblée des Ponts & Chaussées.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES
sur le Port & la Ville de Dieppe.

LE but de ce Mémoire n'étant pas essentiellement de prouver l'importance du Port de Dieppe, qui est suffisamment connue de cette Assemblée, nous passerons rapidement sur cet article, & nous nous contenterons de rappeler ici, que ce Port est le plus voisin de la Capitale du Royaume ; que par conséquent, c'est de ce côté qu'elle est le plus près de l'ennemi, &, en même temps, le plus à portée de tout commerce maritime :

Que cette Ville est au premier rang, comme Port de Pêche ; & que si le Canal de Dieppe à l'Oise étoit fait, son commerce prendroit la plus grande extension ; d'autant que le local est très-favorable pour tous les établissements

qui ſont une ſuite de la proſpérité des Villes, & qui l'augmentent à leur tour.

Enfin, en ne conſidérant ce Port & ſon commerce, que pour le moment actuel; en ne le conſidérant même que comme le premier Port de Pêche du Royaume, il mérite encore la plus grande faveur du Gouvernement.

Effectivement, les Ports de Pêche ſont, ainſi qu'on ne peut trop le répéter, la pépiniere des Matelots; de ces hommes ſi néceſſaires à la France, voiſine & rivale de la premiere Puiſſance maritime connue.

Non-ſeulement les Ports de Pêche forment & occupent un grand nombre de Matelots, mais ces Matelots ſont infiniment meilleurs que ceux qui font le grand commerce. Les premiers ont une vie dure & active, parce qu'ils ſont occupés jour & nuit aux manœuvres périlleuſes, que néceſſitent l'entrée & la ſortie des Ports; & parce qu'à la mer ils ſont continuellement employés à la pêche du poiſſon; au-lieu que dans les voyages de long cours, les ſeconds n'ont preſque rien à faire. Enfin, les Pêcheurs, qui s'éloignent peu de leur habitation, conſervent leurs mœurs, & ſont tous peres d'une nombreuſe famille; pendant que les autres ruinent leur ſanté dans les voyages de long cours, & dans les pays chauds qu'ils fréquentent.

De la poſition des Jetées actuelles, comparées à celles qui doivent former la nouvelle entrée.

On connoît la mauvaiſe poſition des Jetées actuelles, qui ſont trop près de la falaiſe du Pollet; on ſait qu'un navire pouſſé d'un grand vent d'Oueſt, s'il manque l'entrée du Chenal, eſt jetté auſſi-tôt au pied de ces falaiſes, où il périt corps & biens: accident qu'on ne peut abſolu-

ment éviter, vu que le courant qui s'établit dans la Manche, à mer montante, entraîne avec lui, le navire déja pouſſé par le vent d'Oueſt. Le nouveau projet, en plaçant le Chenal au milieu de la vallée, comme on le voit par le Plan, donnera aux navires qui manqueront leur entrée, la facilité de courir un bord au largue.

Dans l'état actuel des choſes, il n'y a que 50 toiſes de l'entrée du Chenal au pied de la falaiſe du Pollet. Un navire qui dérive, pouſſé par le vent, & entraîné par le courant, fait ce petit trajet en 50 ou 60 ſecondes; ce qui ne lui donne pas le temps néceſſaire pour changer ſes manœuvres, afin de courir un bord au largue. Mais le nouveau projet plaçant le Chenal au milieu de la vallée, à plus de 300 toiſes de ces mêmes falaiſes, ſi le navire manque ſon entrée, il s'écoulera plus de ſix minutes avant qu'il ſoit en danger; & c'eſt plus qu'il n'en faut pour faire ſes manœuvres: elle eſt d'autant plus aiſée en pareil cas, que par les vents d'Oueſt & Oueſt-Sud-Oueſt, qui ſont les plus difficiles pour l'entrée des navires, ils ont grand largue pour rentrer en mer; & ce vent eſt très-favorable pour faire route. Enfin, ſi le temps avoit été aſſez gros pour briſer les manœuvres, on en ſeroit quitte pour faire échouer le navire ſur la plage, ſous l'abri de la Jetée de l'Eſt, où l'on ſauveroit ſûrement l'Equipage, & très-vraiſemblablement, le navire & la cargaiſon.

Les Ecluſes de chaſſe & tous les travaux faits juſqu'à préſent, ont été dirigés conformément à ce projet, dont l'avantage ne peut être conteſté, & dont l'exécution ne peut être abandonnée.

Ceux qui ne connoiſſent qu'imparfaitement le Port, & tous les dangers auxquels ſont expoſés les navires qui le fréquentent, ne ſeront peut-être pas convaincus de la né-

ceſſité qu'il y a de reporter le Chenal au milieu de la vallée: ils ſuppoſeront vraiſemblablement des raiſons à nos peres, pour avoir placé l'entrée où elle ſe trouve actuellement. On dira, pour les raſſurer à cet égard, qu'il eſt prouvé par l'Hiſtoire de Dieppe & par des faits inconteſtables, qu'autrefois l'entrée étoit au milieu de la vallée; que la riviere d'Arques y avoit ſon embouchure. Dans un temps plus reculé, l'entrée, encore plus à l'Oueſt, étoit au pied de la falaiſe du Château; mais le galet qui vient conſtamment du côté de l'Oueſt, a toujours repouſſé la riviere vers l'Eſt, & l'a collée, pour ainſi dire, au pied de la falaiſe du Pollet, où elle s'eſt fixée, ne pouvant être pouſſée plus loin. C'eſt ſur les bords de cette riviere qu'on a élevé les murs qui forment le Chenal actuel : on n'a point choiſi la poſition; on a conſtruit d'après celle qui exiſtoit.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES DU PROJET de la nouvelle Paſſe.

Le nouveau Chenal aura 120 pieds de largeur de dedans en dedans; il ſera ouvert à peu près au milieu de la vallée, en face des Ecluſes de chaſſe, dans la direction Nord-Oueſt-quart-Nord, au Sud-Eſt-quart-Sud; il ſera conſtruit en mur plein ſur 70 toiſes de longueur, à partir du Port; le reſte allant vers la mer, le ſera en claires-voies portant tillac, & poſant ſur un ſocle de maçonnerie élevé de 4 pieds au-deſſus des baſſes mers de morte-eau.

Derriere les claires-voies ſeront des glacis très-étendus, où la lame viendra s'amortir.

La tête de chaque Jetée ſera garantie par des murs en retour, comme on le voit par le Plan.

DE

De la forme qu'il convient de donner aux Jetées, par rapport aux Ecluſes de chaſſe, pour en obtenir le plus grand effet.

Les pouliers de galet, dans l'intérieur du Chenal, ſe forment à 40 toiſes environ de la tête de la Jetée qui ſoutient le galet; il eſt apporté par le remoux de la lame qui le dépoſe comme dans un point d'équilibre, parce que la mer eſt trop tourmentée pour le ſouffrir à la tête de la Jetée, & que la lame n'a pas aſſez de force pour le porter plus avant dans le Chenal.

L'objet des Ecluſes de chaſſe étant d'enlever ce poulier toujours renaiſſant, on a cru devoir tracer la Jetée de l'Oueſt en ligne courbe, la partie concave en dedans du Chenal; 1°., parce que le courant des Ecluſes frappera plus directement, & avec toute ſa force, ce point de ſtation pour le galet; 2°. parce que tout corps mû circulairement, tendant à s'échapper par la tangente, les eaux ſe porteront conſtamment au pied de cette Jetée contre lequel le galet s'accumule. Or, ſi on ne forçoit pas les eaux, pour ainſi dire, à ſuivre cette direction, elles ne manqueroient pas de s'échapper par l'endroit le plus bas, qui ſeroit toujours le pied de la Jetée de l'Eſt, puiſque le galet vient conſtamment s'accumuler au pied de celle de l'Oueſt.

Preſque toutes les Jetées qui fixent l'entrée des Ports de la Manche, ont été évaſées, l'une à droite, & l'autre à gauche, ſur-tout celle qui ſoutient le galet, dans l'eſpoir vraiſemblablement de l'envelopper, en quelque ſorte, par cette forme, & peut-être auſſi pour favoriſer l'entrée des Navires. Il convient de prouver ici que cette forme n'arrête point le galet, & quand il ſera queſtion de la diſpo-

ſition des Jetées, par rapport aux navires qui doivent entrer ou ſortir, on prouvera que cet évaſement en dehors n'eſt point néceſſaire ſous ce rapport.

Il paſſe environ 3000 toiſes cubes de galet par an, devant ce Port; il eſt produit par la deſtruction des falaiſes, depuis le Cap d'Antifer juſqu'à Dieppe, & roulé de l'Oueſt à l'Eſt par les vents régnants. Ce ſont là de ces grands effets de la Nature qui ſont conſtants dans leur marche, & que l'induſtrie humaine ne peut changer. Il paſſera tous les ans la même quantité de galet à la tête des Jetées, quelque forme qu'on leur donne, quelque longueur même qu'elles aient; à moins que tous les ans, on ne les ralongent ſuffiſamment pour ramaſſer, pour ſe charger des 3000 toiſes cubes qui viennent conſtamment du côté de l'Oueſt; car, dès que le galet a gagné la tête de la Jetée, il la dépaſſe néceſſairement, ſi un nouveau prolongement ne vient arrêter ſa marche.

La diſpoſition des Jetées, qu'on propoſe d'établir ſur un Plan circulaire, procure encore un avantage aſſez important; celui de couvrir entiérement l'Avant-Port & les Ecluſes de chaſſe contre les vents de Nord, & même contre l'ennemi, en temps de guerre.

De la diſpoſition des Jetées par rapport aux navires qui doivent entrer & ſortir.

On croit avoir prouvé que l'évaſement en dehors de la Jetée de l'Oueſt, eſt indifférent pour contenir le galet; on penſe auſſi qu'il n'eſt point néceſſaire pour l'entrée des navires, & que la courbe qu'on propoſe, quoiqu'en ſens contraire, n'y apportera aucun obſtacle. Les vents les plus oppoſés à l'entrée des navires, & qui peuvent plus

que tout autre, faire dépaſſer l'entrée du Port, ſont ceux qui longent les côtes, & qu'on appelle vents routiers; & il eſt aiſé de prouver qu'avec ces vents, les plus défavorables de tous, un navire peut entrer auſſi facilement dans le Port, que ſi la Jetée avoit la courbure contraire.

Pour le démontrer, on a tracé ſur le Plan, la ligne AA des vents routiers qui va Oueſt-Sud-Oueſt, Eſt-Nord-Eſt; on ſait qu'un navire peut aller au plus près à ſix quarts, ce qui fait 67 dégrés & demi : on a tracé ſur le Plan, une ligne BB qui donne dans le Port, & l'on voit qu'elle fait avec celle des vents routiers, non-ſeulement l'angle demandé, mais celui de 73 dégrés; ce qui aſſure l'entrée du Port aux navires qui vont le moins bien contre le vent. Enfin on voit que les lignes AA, BB, qui indiquent la marche du navire, le conduiſent dans le Chenal, comme ſi la courbe n'exiſtoit point, ou même étoit en ſens contraire. On a fait la même opération vis-à-vis l'entrée actuelle, afin de faire voir qu'il y a parité des deux côtés : ce qui prouve qu'on peut donner ſans inconvénient à la Jetée de l'Oueſt, la forme la plus convenable pour le jeu des Ecluſes de chaſſe.

A ces raiſons, nous en ajouterons une autre, qui ſera ſaiſie par tout le monde.

Le poulier de galet qui ſe forme dans le Chenal, au pied de la Jetée de l'Oueſt, oblige les navires à s'en éloigner, & à décrire une courbe ſemblable à celle que l'on donne à la nouvelle Jetée. Cette forme ne peut donc nuire aux navires, puiſqu'ils ſuivront toujours la même ligne; ſeulement ils raſeront la Jetée, au lieu du poulier, qui, dans la Paſſe actuelle, expoſe les navires, les éloigne de la Jetée, & les empêche d'en recevoir du ſecours. C'eſt donc

par cette nouvelle forme, mettre la Jetée à la place du poulier ; *c'eſt-à-dire*, mettre des facilités à la place d'un écueil.

La tête de la Jetée de l'Oueſt dépaſſe celle de l'Eſt, de maniere qu'il ſe trouve 50 toiſes de l'une à l'autre, ainſi que cela a été demandé par les Marins ; parce que les navires qui viennent du Sud au Sud-Oueſt, ſont ſouvent obligés de donner un grêlin à terre, & qu'ils doivent s'appuyer deſſus, avant de toucher la Jetée de l'Eſt : cela eſt fondé ſur l'expérience. Cependant, comme il y aura plus de calme à la tête des nouvelles Jetées, qu'il n'y en a maintenant, & comme il y aura moins de courant quand la mer ne montera plus dans la vallée, on préſume que cette diſtance de 50 toiſes, à laquelle les Marins ont ſemblé ſe reſtreindre, leur paroîtra très-grande alors : on peut encore ajouter que, dans ce moment, les navires ſont obligés de tourner le poulier, ce qui les éloigne de la Jetée de l'Oueſt ; & que ce poulier n'exiſtant plus, ils raſeront la tête de cette Jetée qu'ils ne quitteront point : un ſeul coup de gouvernail donné à la tête, les fera longer la Jetée ; un ſeul inſtant ſuffira pour les mettre à l'abri, & n'étant plus forcés de s'approcher de la Jetée de l'Eſt, ils n'auront preſque jamais beſoin du grêlin, qui ne ſert qu'à les empêcher de toucher cette Jetée, ou de la dépaſſer. Cependant, comme on ne voit pas qu'il puiſſe réſulter d'inconvénient de cette diſpoſition, qui tend à faciliter l'entrée & la ſortie des navires, on a cru devoir s'y conformer dans le projet qu'on joint ici.

Il ſera néceſſaire de faire des murs en retour des deux Jetées, l'un allant à l'Oueſt, & l'autre à l'Eſt. Outre que ces murs garantiront les têtes des Jetées, de la lame qui tendroit à les tourner (ce qui les expoſeroit conti-

nuellement), ils fermeront l'eſpace deſtiné aux glacis derriere les claires-voies ; ils formeront quai de halage, & ſeront très-utiles pour donner du ſecours aux navires qui entreront ou qui ſortiront. Cela eſt ſi aiſé à concevoir, qu'on ne croit pas devoir s'appeſantir ſur cet objet.

De la néceſſité de fournir un moyen d'extenſion à la lame, au moment où elle ſe préſente dans le Chenal ; de la véritable utilité des claires-voies & des plans inclinés ; des parties qui doivent être en claires-voies, & de celles qui doivent être en mur plein.

Toutes les Jetées, juſqu'à préſent, ſont de véritables écueils pour les navires : ils ne courent jamais plus de riſque, qu'au moment où ils ſe préſentent pour entrer dans le Port ; & les têtes des Jetées ſemblent moins faites pour offrir un aſyle à nos vaiſſeaux, que pour effrayer un ennemi qu'on craindroit de voir entrer dans le Port.

Cette vérité eſt aujourd'hui reconnue : mais on n'a point encore remédié à l'inconvénient ; & , comme on ne peut s'autoriſer d'exemples en grand, il faut raiſonner par analogie, & s'appuyer ſur des principes, qui, comme l'expérience, deviennent un flambeau pour l'homme inſtruit.

Les Jetées, du moins ſur les côtes de la Normandie, ſont faites comme un entonnoir, dont la grande ouverture eſt du côté de la mer ; elles ſont conſtruites en mur plein du haut en bas. Les lames qui ſe préſentent à l'entrée, ſont ſoutenues par la réaction des murs du Chenal, contre lequel elles courent avec une impétuoſité terrible ; elles conſervent toute leur élévation, & même elles acquierent de l'activité, à meſure que le Chenal ſe rétrécit, parce que ces murs font l'effet des courſiers qu'on emploie en hydraulique, pour

augmenter l'effort de l'eau ; de ſorte que les navires ſont plus tourmentés, plus en danger à l'entrée, & dans le Chenal même, qu'ils ne le ſont en pleine mer.

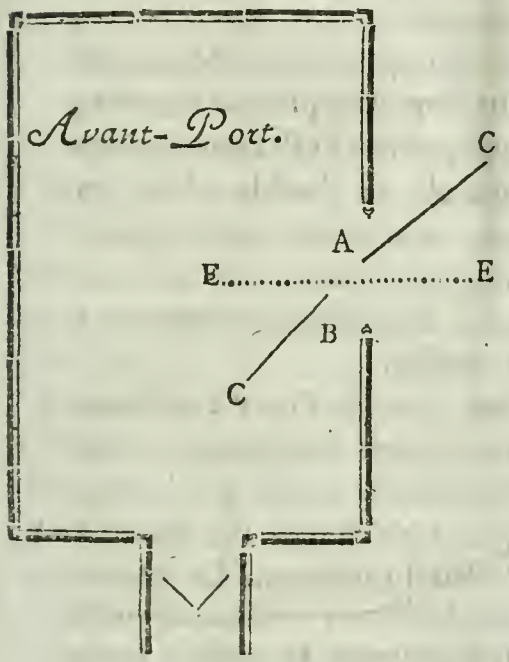
Pour éviter cet inconvénient, & pour donner le plus de calme poſſible, à la tête des Jetées, dans le Chenal, & même dans l'Avant-Port, il faut augmenter la ſection de l'eau ; il faut lui fournir un moyen d'extenſion, au moment où elle entre dans le Chenal.

C'eſt pour remplir cet objet, qu'on propoſe de ſupprimer les murs du Chenal, du moins dans leur partie ſupérieure, & d'y ſubſtituer des claires-voies, derriere leſquelles ſera un vuide conſidérable. La lame y trouvant plus de largeur qu'elle n'en avoit à ſon entrée, elle s'étendra dans le vuide, en perdant de ſa hauteur, &, par conſéquent, de ſa force ; elle paſſera à travers les claires-voies, & ira s'amortir doucement ſur le plan incliné qui ſera derriere.

Cette diſpoſition procurera néceſſairement un très-grand calme. On ne peut donner pour preuve, un Chenal entiérement conſtruit d'après ces principes; mais on ſait que, partout où l'on a fait l'eſſai des claires-voies, quoiqu'en petit, & notamment au Chenal actuel de Dieppe, elles ont procuré le plus heureux effet, quand on a laiſſé du vuide derriere. On ſait auſſi, par un grand nombre d'expériences générales & particulieres, & par les principes ordinaires de la mécanique, que les plans inclinés qui oppoſent une réſiſtance oblique & ſucceſſive, amortiſſent preſque ſans effort, les chocs les plus violents ; & la lame qui culbuteroit en peu les ouvrages les plus ſolides, élevés perpendiculairement, s'ils n'étoient entretenus avec ſoin, vient mourir doucement ſur la plage compoſée de galet & même de

ſable ſans liaiſon, pourvu que le plan ſoit incliné (1).

C'eſt peut-être ici l'occaſion de faire quelques obſervations générales ſur l'entrée des Ports de mer. Sur toutes les côtes de la Normandie, où l'on eſt continuellement aſſiégé par le galet, on a été forcé, en quelque façon, de faire de longs murs à peu près paralleles, pour entretenir conſtamment un Chenal au milieu: or on a prouvé combien ces diſpoſitions étoient dangereuſes pour la navigation.



Dans la Méditerranée, en Angleterre, & par-tout où l'on ne craint point les rapports de la mer, on a de ſimples murs de Quai, comme on le voit par la figure ci-jointe. Derriere ces murs, eſt un grand Avant-Port où la lame s'amortit ſans effort, en s'incorporant avec toute la maſſe d'eau qui s'y trouve. Suppoſons l'ouverture AB de 20 toiſes, & l'Avant-Port de 200 toiſes de largeur; (car c'eſt la largeur principalement qu'il faut conſidérer ici): maintenant, s'il ſe préſente à l'entrée, une lame de 10 pieds de hauteur, elle eſt obligée de s'étendre ſur 200 toiſes de largeur, de mettre en mouvement une maſſe d'eau dix fois plus conſidérable

(1) Ces obſervations ſont inconteſtables, puiſqu'elles tiennent aux faits; mais de plus elles ſont d'accord avec les principes de la mécanique, parce que les plans inclinés ne permettant pas l'iſochroniſme des lames, elles ſe détruiſent néceſſairement l'une par l'autre.

qu'elle ; & l'on ſent qu'elle ne peut le faire, ſans affoiblir ſon mouvement dans la même proportion. On voit donc que le calme doit régner dans cet Avant-Port, quelque groſſe que ſoit la mer.

D'après ces réflexions, on ne peut s'empêcher de deſirer que tous les Ports ſoient ainſi diſpoſés : mais, il faut en convenir, le galet qui vient continuellement encombrer l'entrée des Ports de la Normandie, ne permet pas d'adopter entiérement ce genre de conſtruction.

Cette objection cependant ne doit pas faire renoncer au grand avantage d'avoir un Avant-Port tout près de l'entrée; il faut ſeulement que cela ne nuiſe point à l'effet des Ecluſes de chaſſe ; & l'on croit avoir rempli ce double objet, en formant derriere les claires-voies, un vuide conſidérable, qui fera l'effet d'un Avant-Port, & en plaçant ces claires-voies ſur un ſocle en maçonnerie, élevé ſuffiſamment pour contenir & diriger les eaux des chaſſes.

On ne diſſimule pas néanmoins que les Ports conſtruits ſuivant la figure ci-jointe, ont un grand avantage que l'on ne peut procurer à ceux de la Normandie : c'eſt que les navires y entrent, ſans être obligés de s'appuyer ſur un grêlin, auquel eſt confié tout le deſtin du vaiſſeau. Le Marin ſe préſente avec confiance entre les deux môles ; il ſuffit qu'il les dépaſſe, ſoit perpendiculairement ſuivant la ligne EE, ſoit obliquement ſuivant la ligne CC : comme il n'y a point de barriere ſur la longeur, il ſuit la ligne où ſon aire de vent le porte; & le calme qui regne dans l'Avant-Port, le laiſſe maître de gouverner ſon navire, qu'il fait aborder où il veut.

On pourroit ſans doute faire ici un Avant-Port ſemblable ; mais il faut des murs pour diriger l'eau des chaſſes, & ces murs cachés ſous l'eau, ſeroient un écueil inévitable, s'ils

s'ils n'étoient pas couronnés par une claire-voie qui dirigeât les navires, & ſervît en même temps à les haler dans la longueur du Chenal : c'eſt là eſſentiellement l'utilité des claires-voies; car c'eſt le vuide qui eſt derriere, qui amortit la lame.

On peut remarquer que les deux môles qui ſervent de Paſſe, ſont ici à la même hauteur; ce qui ne ſe trouve pas dans le projet qu'on donne pour Dieppe. On en a dit la raiſon : c'eſt pour le cas très-fréquent, où les navires ſont obligés de s'appuyer ſur un grêlin.

Comme il ne ſuffit pas que les navires, une fois entrés, trouvent du calme dans le Chenal, mais qu'il faut encore qu'ils en trouvent le plus poſſible à la tête des Jetées, on en conclut tout naturellement, qu'il faut, s'il eſt poſſible, y amortir la lame, en y pratiquant un plan incliné : c'eſt ce qu'on propoſe, comme on le voit par le Plan. On a fait, en 1784, à la Jetée de Dieppe, un plan incliné à peu près ſemblable : il a produit un très-bon effet; il ſera plus ſenſible ici, parce que le plan incliné eſt plus conſidérable; & l'eſſai qu'on a déja fait, ſemble répondre du ſuccès de ce qu'on propoſe. Effectivement, l'inſtant où les navires ſe préſentent pour entrer, étant le plus critique, ce ſeroit manquer ſon objet, ſi on n'apportoit pas le plus grand calme poſſible à la tête des Jetées, ſur-tout de celle de l'Oueſt, que les navires ſont obligés de raſer, quand ils entrent dans le Port. C'eſt le moment de criſe, c'eſt celui dont il faut s'occuper eſſentiellement; & ſi on ne mettoit des plans inclinés que le long du Chenal, on diroit, avec raiſon, que l'on ne vient au ſecours des navires, que quand le plus grand danger eſt paſſé.

On croit donc, par toutes ces raiſons, qu'il faut pratiquer, dans la tête de la Jetée de l'Oueſt, un plan in-

cliné, ſur lequel ſeront des claires-voies qui porteront tillac; mais on penſe qu'il convient de faire entiérement en pierre de taille, la tête de l'Eſt; 1°. parce que la grande Jetée abrite la petite, des lames qui viennent de l'Oueſt; 2°. parce que les navires qui cherchent à s'approcher de la Jetée de l'Oueſt, quand ils entrent, évitent autant qu'ils le peuvent, dans les gros temps, de s'approcher de celle de l'Eſt, & qu'un mur plein en maçonnerie, qui repouſſe fortement la lame, ne paroît pas ici un inconvénient; 3°. parce que le courant qui vient du côté de l'Oueſt, à mer montante, entre dans le Port par la Jetée de l'Eſt; & que s'il y avoit là une claire-voie, le courant qui porte dans le Chenal, s'établiroit au travers, au lieu de contourner la tête de la Jetée. Le navire qui, dans un calme, ſe trouveroit dans cette verhole, ſeroit donc porté ſur la claire-voie, au lieu d'être amené dans le Chenal (1).

On obſervera que le mur en retour, du côté de l'Oueſt, ſera circulaire dans ſon plan, la partie convexe tournée du côté de la mer. Cette diſpoſition diviſera plus facilement la lame : elle ne lui permettra pas de courir tout le long du mur, auſſi facilement que s'il étoit en ligne droite.

Mais on penſe qu'il faut faire en ligne droite, comme on le voit par le Plan, le mur en retour du côté de l'Eſt. L'agitation de la mer, dont les lames tendent par leur chûte à affouiller les murs, eſt utile ici; & ce mur étant toujours purgé de galet, celui qui ſera roulé par la lame

(1) Ce courant, cette verhole n'eſt plus à craindre depuis qu'on a fait la digue de barrage qui empêche la mer de monter dans la vallée d'Arques : mais cela ne détruit pas les autres raiſons qui doivent faire préférer, pour cette Jetée, une tête pleine en maçonnerie.

à l'entrée du Chenal, en trouvera plus de facilité pour dépaſſer les têtes des Jetées : il ſe précipitera dans la partie affouillée. C'eſt un ennemi dont il faut ſe débarraſſer : il ne ſuffit pas de le chaſſer, il faut encore lui procurer des moyens de fuite.

On a dit que le ſocle qui ſupporte les claires-voies, ſera élevé de 4 pieds au-deſſus des baſſes-mers de morte-eau ; ce qui eſt très-important, afin qu'on puiſſe y aller à toutes les marées, quand il y aura des réparations à faire, ſoit au ſocle, ſoit à la claire-voie.

En le fixant à cette hauteur, il ſera 10 pieds plus bas que les pleines-mers de morte-eau, & 18 pieds plus bas que les pleines-mers de vive-eau ; ce qui offre un vuide ſuffiſant pour amortir la lame, laquelle, au moyen de toutes ces précautions, n'aura pas beaucoup de hauteur dans le Chenal (2). Il ne faut pas d'ailleurs augmenter ſans raiſon la hauteur des claires-voies, qui ſeront d'autant plus ſolides, qu'elles ſeront *moins élevées.*

On a pratiqué deux murs en retour, de 10 toiſes de longueur chacun, pour faciliter la conſtruction du plan incliné qui ſe trouve à la tête de la Jetée, & pour donner de l'extenſion à la lame, qui, trouvant plus de largeur dans le fond qu'à ſon entrée, s'amortira plus que ſi elle ſe préſentoit ſur une largeur égale au vuide qui doit la recevoir. Si, avant l'exécution, il étoit reconnu plus avantageux d'augmenter cette claire-voie, on voit qu'il ſeroit

(2) On ſait, par expérience, que la grande agitation de la mer n'exiſte plus au-delà de 8 à 10 pieds au-deſſous de ſon niveau, & même que la plus grande force de la lame, eſt environ aux deux tiers de ſon élévation ; ainſi, pour le plus grand effet, il ſuffit que la hauteur des claires-voies laiſſe à la lame, 10 pieds de hauteur.

très-poſſible de l'aggrandir ſuivant la ligne AA, ſans rien changer à la diſpoſition du projet. Les murs en retour devant ſoutenir le galet, les fondations ſuivront à peu près le profil : on dit *à peu près*, parce qu'ils ſont dans leur plan, ſuivant la diagonale ; ce qui ne change point les hauteurs, mais ſeulement les longueurs.

Il convient, peut-être, de rappeller ici, que la tourmente qui exiſte à la tête des Jetées en maçonnerie, a ſon objet d'utilité. La violente réaction du mur contre la lame, en affouillant les têtes des Jetées, ne ſouffre pas que le galet s'y accumule ; & il ſeroit très-avantageux de connoître juſqu'à quel point il importe de conſerver une certaine intenſité à la lame.

On eſt perſuadé qu'il en reſtera ſuffiſamment, en ſe conformant dans l'exécution, à ce que l'on a dit dans ce Mémoire ; mais, comme cela ne ſuffit pas pour raſſurer dans un projet de cette importance, on répondra, que ſi la lame avoit trop peu d'action à la tête de la Jetée de l'Oueſt, & ſi le galet s'y accumuloit trop facilement, il ſeroit toujours aiſé de ſe procurer toute l'action néceſſaire, en bordant partie de la claire-voie placée à la tête de l'Oueſt, à partir d'en bas, & montant ſuivant le beſoin. Au moyen des bordages, on tiendra plein, tout ce qui devra l'être, pour le plus grand avantage de la choſe.

Quand les claires-voies auront beſoin d'être renouvellées, comme le ſocle ſera élevé de 4 pieds au-deſſus des baſſes-mers de morte-eau, il ſera toujours facile de le relever davantage, ſi on le juge néceſſaire ; & l'expérience qu'on aura faite pendant un grand nombre d'années, donnera, d'une maniere ſûre, la hauteur à laquelle on doit le tenir.

Le plan incliné qui ſera derriere les claires-voies, aura

du côté de l'Oueſt, 48 toiſes de largeur, & 60 du côté de l'Eſt. La pente commencera avec la partie ſupérieure du ſocle, & ira ſe terminer à quelques pieds au-deſſus des plus grandes mers. C'eſt en s'étendant ſur ce talus, que la lame s'amortira, comme elle fait ſur la plage, ſur laquelle elle décrit une courbe plus ou moins alongée, ſuivant la denſité des matieres qui la compoſent; très-courte avec le gros galet, plus étendue avec le petit; très-longue avec le ſable, & immenſe avec la vaſe, comme on le remarque dans les différents Ports, ou ſur les différentes côtes, ſuivant la nature de leur plage. Cette pente n'eſt point une ligne droite: elle forme une courbe plus ou moins alongée, qui paroît être une cycloïde. Celle qui eſt formée avec le galet de moyenne groſſeur, a communément 40 toiſes environ de développées, ſur 40 pieds de hauteur: ainſi, en traçant la courbe des glacis ſur 48 toiſes de longueur pour un côté, & 60 toiſes pour l'autre, on aura une pente très-douce; d'autant que le glacis n'aura que vingt-huit pieds de hauteur, puiſqu'il partira du deſſus du ſocle, qui ſera élevé de 12 pieds au-deſſus des baſſes-mers de vive-eau.

On juge aiſément d'après cela, qu'il ſera facile d'entretenir ce glacis, ſans tunages: il ſuffira de le recouvrir avec du petit galet, moins gros que celui qui forme la plage; mais cependant ayant une maſſe ſuffiſante pour être en équilibre ſur chacun des points qui formeront la courbe tracée. Ces deux talus enſemble font 108 toiſes de largeur; ce qui, avec celle du Chenal, donne 128 toiſes.

D'après ce qu'on a dit, on doit conſidérer cette partie comme un Avant-Port: la lame qui ne peut ſe préſenter que ſur 40 toiſes de largeur au plus, s'étendra ſur 128 toiſes; ce qui doit beaucoup la calmer.

Quoique les claires-voies ne ſoient pas de même longueur de l'un & de l'autre côté du Chenal, les vuides qui ſont derriere, ſont à peu près de la même ſuperficie. On pourroit, ſans doute, les faire encore plus conſidérables; mais il y a un *maximum* à tout; & ſi l'on donnoit ici une plus grande extenſion, les glacis auroient une pente trop douce, & détruiroient plus lentement l'iſochroniſme des lames, qui en conſerveroient un peu plus de hauteur dans le Chenal.

De l'Emplacement des Têtes de Jetées à la mer.

Tout ce qu'on a dit juſqu'à préſent de la nouvelle Paſſe, ne détermine pas le point où les têtes de Jetées doivent être portées à la mer. On ſent combien cet objet eſt important : on va le diſcuter avec la plus grande attention.

Le public croit aſſez généralement, qu'il eſt avantageux de porter les Jetées beaucoup à la mer; ce n'eſt certainement pas l'opinion de ceux qui ont fait une étude particuliere de cet objet.

Ceux qui penſent qu'il faut mettre les Jetées beaucoup à la mer, croient que, par ce moyen, il y auroit plus d'eau à la tête de ces Jetées ; ce qui donneroit en effet une grande facilité pour l'entrée & pour la ſortie des navires. Mais le vrai eſt qu'il y aura toujours la même quantité d'eau à la tête des Jetées, ſoit qu'elles ſoient fondées à la laiſſe des baſſes-mers, ſoit qu'on les porte 60 ou 80 toiſes plus avant ; puiſqu'il s'accumulera toujours du galet derriere la Jetée de l'Oueſt, juſqu'à ce que le pied en ſoit de niveau avec celui de la tête de cette Jetée : car,

comme il en paſſe tous les ans 3000 toiſes cubes environ, de l'Oueſt à l'Eſt, il doit finir par la dépaſſer. Il réſulte de là que ſi l'on portoit 60 ou 80 toiſes plus en avant la Jetée de l'Oueſt, il y auroit 60 ou 80 toiſes d'attériſſement de plus à l'Oueſt du Chenal.

L'avantage momentané qu'on ſe procureroit, n'auroit donc pour durée, que le temps qui ſeroit employé par le galet à gagner la tête de la Jetée : avantage même purement illuſoire ; car le temps qu'on metrra à la conſtruire, ſera plus que ſuffiſant pour que le galet gagne la tête de cette Jetée.

Mais il exiſte ici une grande raiſon, qui doit empêcher de porter les têtes des Jetées inconſidérément à la mer : c'eſt que les falaiſes du Pollet & du Château abritent l'ouverture de la vallée, & qu'on perdroit ce grand avantage, ſi l'on ſe portoit beaucoup au large.

On peut auſſi remarquer que quand les Jetées ſont fort avancées en mer, les vents s'y font beaucoup ſentir ; que les lames y ſont dures, & les courants très-conſidérables ; ce qui rend toujours l'entrée du Port difficile & périlleuſe. On peut ajouter enfin, comme une raiſon ſecondaire, qu'une plus grande longueur de Jetée augmenteroit beaucoup la dépenſe, non-ſeulement ſans néceſſité, mais même contre le bien de la choſe.

S'il eſt intéreſſant de ne pas ſe porter trop au large, il y auroit ſans doute du danger à ſe tenir fort en arriere ; attendu qu'il faut une certaine longueur de claire-voie avec glacis derriere, pour amortir la lame, & donner le temps aux navires qui entrent d'un vent-arriere forcé, de diminuer leur aire avant d'entrer dans le Port.

On propoſera donc de ne reculer ni d'avancer la Jetée de l'Oueſt, mais de la placer à la laiſſe de baſſe-mer,

puiſqu'on a prouvé qu'on auroit autant d'eau que ſi l'on s'avançoit de 80 toiſes de plus. Ainſi, il ne reſte qu'à fixer cette ligne de baſſe-mer.

Dans ce moment, elle ſe trouve à 130 toiſes du centre de la tour T : mais on ſait qu'elle étoit autrefois beaucoup plus près de la Ville ; on ſait même que la mer battoit le pied de cette tour. Alors la laiſſe de baſſe-mer n'en étoit éloignée que de 40 toiſes environ.

C'eſt au prolongement de la Jetée actuelle de l'Oueſt, qu'on doit l'attériſſement de galet qui exiſte dans cette partie : tout le monde eſt d'accord ſur ce fait ; & ſi on la détruiſoit, ou ſeulement qu'on la laiſsât détruire par la mer, les choſes reviendroient dans leur premier état.

Comme on n'entretiendra pas à grands frais la Jetée actuelle, quand le Chenal ne ſervira plus à rien, il s'enſuit néceſſairement que la laiſſe de baſſe-mer ſe rapprochera de la Ville, & viendra s'appuyer ſur les nouvelles Jetées.

Dans ce moment, la laiſſe de baſſe-mer forme une courbe qui s'appuie, d'un côté, ſur la Jetée actuelle, & de l'autre côté, vis-à-vis l'épi du Fort-blanc, ſur les rochers au pied du Château. La plus grande *corde* de cette courbe a 830 toiſes de longueur, & la plus grande *ordonnée* 42 toiſes. Maintenant, ſi l'on ſuppoſe que la grande Jetée actuelle ſoit détruite, ainſi que l'épi du Fort-blanc, on aura pour la laiſſe de baſſe-mer, la courbe FFF qui s'appuiera ſur la Jetée du Pollet & ſur la falaiſe du Château : on pourroit donc placer ſur cette ligne, la tête de la Jetée de l'Oueſt, & l'on y auroit autant d'eau, que ſi l'on ſe portoit 80 toiſes plus à la mer.

On remarquera qu'on a donné à cette nouvelle courbe, les mêmes *ordonnées* qui ſe trouvent à la premiere, quoiqu'elles

qu'elles duſſent être plus grandes ici, puiſque cette courbe a une plus grande corde : mais, comme il y a quelques variantes dans ces *ordonnées*, on a préféré de ſe tenir au-deſſous, afin de pouvoir conclure *à fortiori*.

C'eſt la même raiſon qui fait ſuppoſer ici, que la Jetée du Pollet ſera entretenue : car on ſent que, ſi elle ne l'étoit pas, la mer alors s'appuieroit ſur la falaiſe du Pollet ; ce qui reculeroit encore la laiſſe de baſſe-mer.

Cependant, comme il y auroit auſſi des inconvénients à trop raccourcir le Chenal, & à détruire entiérement les Jetées actuelles & le terre-plein qui les avoiſine, on va ſuppoſer qu'il ne ſera détruit que 50 toiſes de la Jetée actuelle : & l'on ne peut pas ſuppoſer moins ; on eſt bien sûr même qu'elle ne ſera jamais entretenue juſqu'à ce point marqué H. Alors la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau, donnera la courbe marquée GGG, & c'eſt ſur cette ligne qu'il convient de placer la tête de la Jetée de l'Oueſt, dont le centre ſera à 100 toiſes du milieu de la tour T.

Par ce moyen, 1°. les Jetées ſeront plus abritées par les falaiſes du Pollet & du Château, qu'elles ne le ſeroient, ſi elles étoient plus au large ; ce qui donnera plus de calme à l'entrée du Port, tant par rapport aux vents, que par rapport aux courants ; 2°. on ſe rapprochera un peu des Ecluſes, qui en auront plus de force pour chaſſer le galet ; 3°. enfin, on économiſera ſur la dépenſe, & l'on jouira plus tôt.

Ces avantages ſont conſidérables, & ne ſont achetés par aucun ſacrifice : car on ne peut pas faire entrer en ligne de compte, quelque toiſes quarrées de terrain couvert de galet que la mer a apporté, & qu'elle reprendra.

On voit qu'il y a 100 toiſes de longueur de Chenal en claires-voies pour un côté, & 60 toiſes pour l'autre : ce

qui eſt ſuffiſant pour donner du calme ; & que, pour les navires qui entrent d'un grand vent-arriere, il y a 270 toiſes à courir avant d'être au fond du Port : ce qui eſt également ſuffiſant pour ralentir leur marche ; d'autant que les lames étant amorties par le vuide des claires-voies, & ne pouvant courir le long des murs du Chenal, on ſent que les navires ne conſerveront pas auſſi long-temps leur vîteſſe, qu'ils le feroient s'il n'y avoit que des murs pleins.

S'il reſtoit quelqu'inquiétude à cet égard, on croit les diſſiper entiérement, en rappellant ici que les autres Ports de la Normandie, ſitués à peu près comme celui de Dieppe, offrent tous à peu près la même fuite aux navires. Au Tréport, il y a 290 toiſes de la tête des Jetées juſqu'au fond du Port ; à Saint-Valery, 288 toiſes ; à Fécamp, 240 toiſes. Il ſe trouvera à Dieppe 270 toiſes : ce qui doit parfaitement raſſurer ; & d'autant plus que les trois premiers Ports n'offrent pas à la lame, le vuide conſidérable qui ſe trouvera derriere le Chenal. D'ailleurs, l'Avant-Port de Dieppe, étant très-ſpacieux, les navires peuvent, en y entrant, tourner à droite ou à gauche, d'un ſeul coup de gouvernail : ce qui alongeroit encore beaucoup leur fuite, comme il eſt aiſé de le voir par le Plan.

On ne conçoit pas qu'il ſoit poſſible d'avoir des inquiétudes ſur la ſuite de cette poſition ; car la mer, comme on le ſait, mine les falaiſes de droite & de gauche : elle empiete conſtamment ſur le continent dans ces parages ; ce n'eſt qu'en lui réſiſtant, qu'on a conſervé la plage qui ſe trouve entre la Ville & la mer : par conſéquent, *on ſera toujours le maître de la laiſſer approcher, autant qu'on voudra*, du pied des Jetées. Il ſuffiroit même de la laiſſer faire:

elle détruiroit la Jetée actuelle ; & la courbe qui figure la laiſſe de baſſe-mer, s'appuyant alors ſur la falaiſe du Pollet & ſur celle du Château, elle s'approcheroit à 40 toiſes de la tour T, puiſqu'elle y étoit autrefois. On ſent même que ſi on n'apportoit aucun obſtacle à la mer, en peu d'années elle détruiroit toute la partie de la Ville qui eſt le long du rivage : mais, comme on place la tête de la Jetée de l'Oueſt à 100 toiſes de la tour T, quelque choſe qu'il arrive, la mer s'appuiera ſur cette tête de Jetée, & la ligne de baſſe-mer décrira néceſſairement une courbe qui paſſera par le pied de la Jetée, & qui s'appuiera, d'un côté, ſur la falaiſe du Château, &, de l'autre, ſur celle du Pollet.

On a prouvé que la laiſſe de baſſe-mer s'établiroit toujours à la tête des Jetées, quelqu'avancées qu'elles ſoient à la mer : on a prouvé auſſi qu'on peut faire venir la laiſſe de baſſe-mer, à 40 toiſes de la tour T, puiſqu'elle y étoit autrefois, & qu'on l'en a chaſſée. Il s'enſuit donc qu'on aura autant d'eau à la tête des Jetées, ſoit qu'on les place à 40 toiſes de la tour T, ſoit qu'on les porte 200 toiſes plus à la mer. La ſeule conſidération eſt donc de faire un Chenal aſſez long pour procurer du calme au moyen des plans inclinés, & pour laiſſer aux navires une fuite ſuffiſante. Or, cet objet eſt rempli, comme nous l'avons dit, en plaçant les têtes des Jetées à 100 toiſes de la tour T ; & ſi l'on ſe portoit plus à la mer, ce ſeroit non-ſeulement une dépenſe inutile, mais encore nuiſible à la choſe, puiſqu'on auroit moins de calme, & qu'on s'éloigneroit de l'action des Ecluſes.

DU GENRE DE CONSTRUCTION qu'il convient d'adopter.

S'il convient en général de donner une très-grande ſolidité aux ouvrages expoſés à la mer, quelle attention ne doit-on pas apporter dans la conſtruction des Jetées ? Elles ſont, pour ainſi dire, toujours au large : elles luttent continuellement contre des lames, dont la hauteur ni la vîteſſe n'ont encore reçu aucune altération, aucune diminution. Les Jetées étant ce qu'il y a de plus expoſé dans un Port de mer, il convient d'employer tous les moyens poſſibles pour les rendre ſolides.

La maçonnerie qui formera parement à la mer, ſera de pierre de Ranville de la meilleure qualité, ſur 33 pouces d'appareil ; mais comme cette pierre ne réſiſte pas longtemps au frottement du galet, il convient de revêtir en pierre plus dure tout ce qui ſera expoſé à ſon action ; c'eſt-à-dire, le ſocle des deux têtes des Jetées, celui des deux murs en retour, & 60 toiſes du ſocle de la Jetée de l'Oueſt, à partir de la tête, allant dans l'intérieur du Chenal : cela eſt d'autant plus néceſſaire, que cette partie ſera en même temps le dépôt du galet, & le point le plus expoſé à l'effet des Ecluſes de chaſſe. La pierre qu'on propoſe d'employer, eſt celle provenant des carrieres de Marquiſe, près de Boulogne. Ces carrieres, qui ſont de marbre, ſont très-abondantes, & produiſent un bel appareil.

Cet appareil ſera de 30 pouces, & plus, s'il eſt poſſible. Il eût été, ſans doute, à deſirer de revêtir en marbre, tout le ſocle des Jetées ; mais comme cette pierre coûte plus que celle de Ranville, on a cru devoir ſe reſtreindre à ce qui eſt indiſpenſable. Au ſurplus, il eſt aiſé de voir que

cet objet, infiniment important par lui-même, ne l'eſt pas par la dépenſe, puiſqu'il n'eſt queſtion que de ſubſtituer 380 toiſes quarrées de parement en pierre de Marquiſe, à la même quantité en pierre de Ranville.

Les claires-voies ſeront aſſemblées & diſpoſées, comme on le voit par les Plans & profils ci-joints : elles porteront un tillac de 9 pieds de largeur.

Les piles qui joignent & qui les entretiennent, ſeront faites entiérement en pierre de taille : objet très-médiocre pour la dépenſe, puiſqu'elles n'ont que 24 pieds de largeur ſur 18 d'épaiſſeur, & qu'étant iſolées, elles exigent parement ſur les quatre faces : ainſi l'on ſent que le milieu à remplir, en moëllon ou en pierre de taille, ne peut pas faire une grande différence dans la dépenſe.

Il reſte à parler du recouvrement des ſocles, ſur lequel poſeront les claires-voies. On ſent qu'il ne ſuffiroit pas d'un pavage en dalle : il faut que ce recouvrement ſoit très-ſolide, pour réſiſter à l'action de la mer, & pour contenir le pied des claires-voies. On penſe donc qu'il faut donner aux pierres de taille qui formeront ce couronnement, une très-longue queue; & l'on ne croit pas qu'elles puiſſent avoir moins de deux pieds & demi, pour garnir, s'il eſt poſſible, toute la hauteur des deux dernieres aſſiſes.

DES MOYENS DE CONSTRUCTION qu'il convient d'employer.

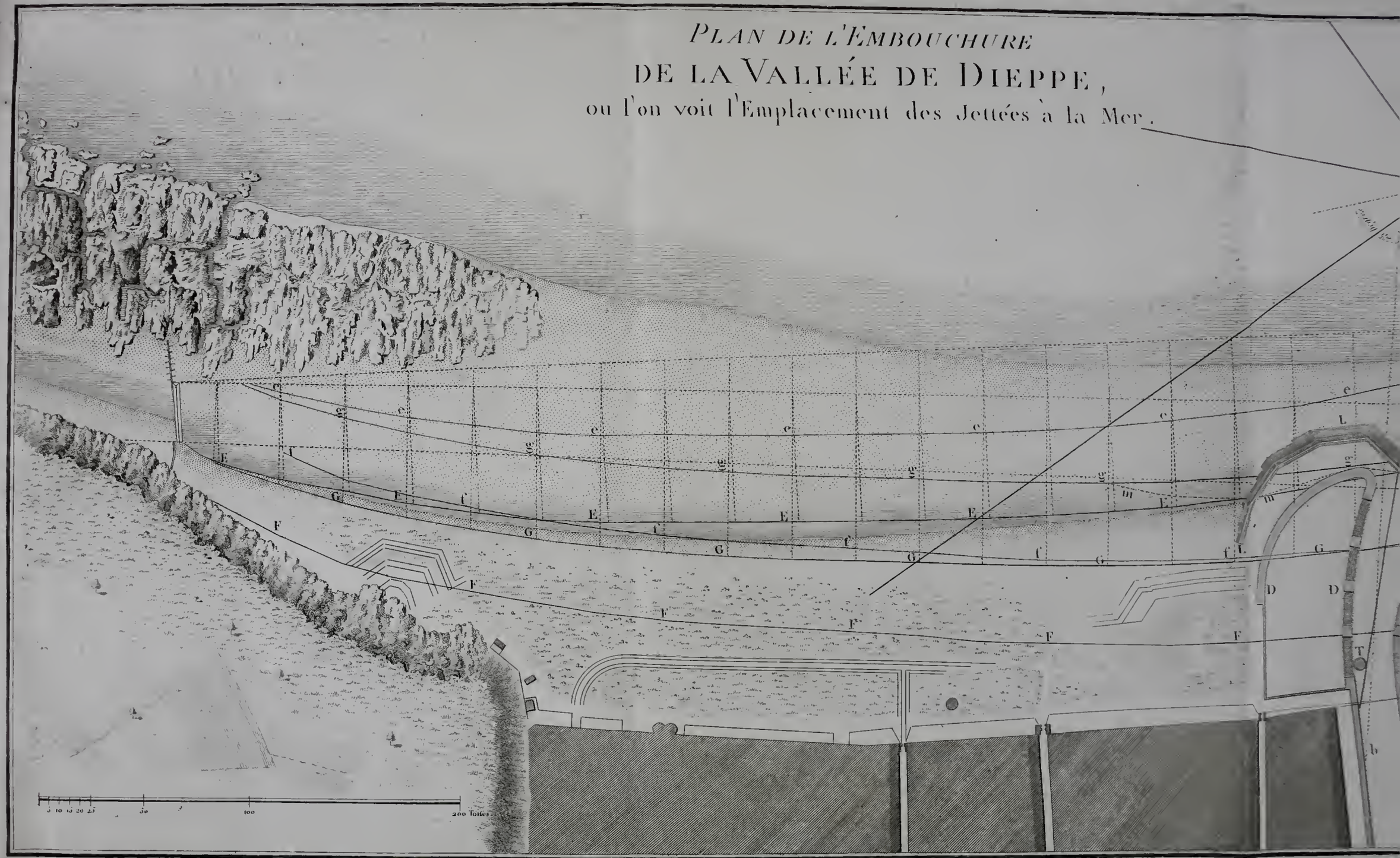
Le ſeul objet important qui reſte à traiter dans ce moment, c'eſt le moyen qu'on doit employer pour ſe garantir de la mer, lors de la fondation des deux têtes de Jetées.

Il s'en préſente deux : celui de conſtruire une digue de garantie, comme on le voit marqué LL, ou de former à

l'Eſt des deux Jetées un épi, qui, en arrêtant le galet venant de l'Oueſt, occaſionneroit un attériſſement dans l'emplacement des têtes de Jetées.

Ces deux moyens réuſſiroient également. Cependant, on croit devoir donner la préférence à la digue de garantie : 1°. ſon développement n'a pas plus de longueur que l'épi ; 2°. il n'eſt pas néceſſaire de porter autant à la mer la tête de cette digue, qu'il faudroit y porter celle de l'épi. En effet, l'attériſſement qu'il occaſionneroit, ſe deſſinant en courbe, & la laiſſe de haute-mer étant à 40 toiſes de la tête des Jetées ou des épis, il faudroit que celui-ci dépaſsât de 40 toiſes, la crête ſupérieure de l'attériſſement qu'il occaſionneroit. Enfin on ſeroit forcé d'attendre cet attériſſement, du temps & des circonſtances. Il faudroit enſuite faire des déblaiements conſidérables ; au lieu que la digue de garantie une fois faite, on travaillera de ſuite à fonder les têtes des Jetées.

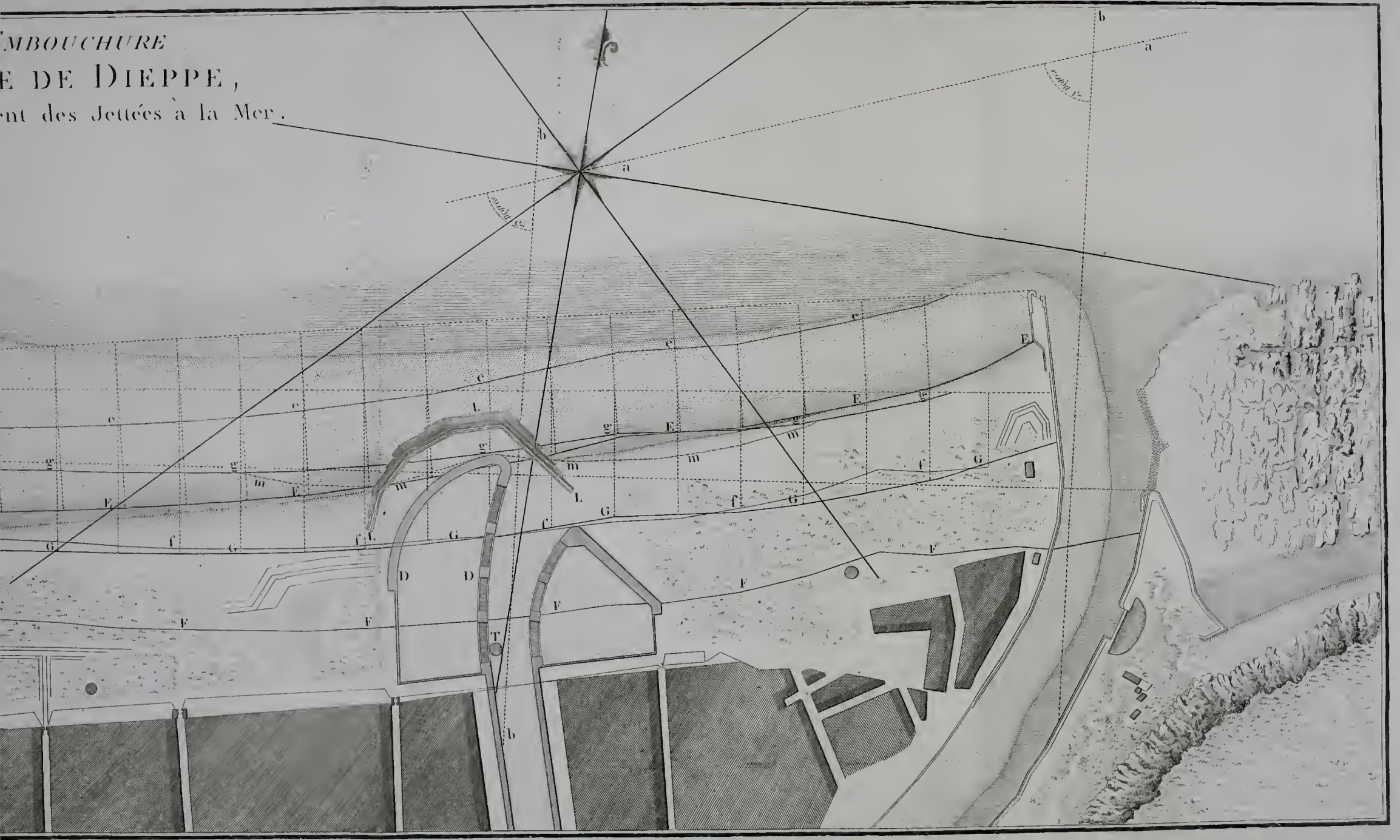
Plan de l'Embouchure
DE LA VALLÉE DE DIEPPE,
ou l'on voit l'Emplacement des Jettées à la Mer.



MBOUCHURE

E DE DIEPPE,

nt des Jettées à la Mer.



MÉMOIRE

SUR la néceſſité de réparer le plutôt poſſible, la tête de la Jetée du Port de Dieppe, du côté de l'Oueſt.

Depuis pluſieurs années, la tête de la Jetée du Port de Dieppe, du côté de l'Oueſt, éprouvoit, par la violence des coups de mer, une dégradation ſenſible.

Dans le principe, il eût ſans doute été facile d'appliquer au mal, les remedes convenables; ils euſſent été ſimples & peu diſpendieux : mais l'ouverture d'une nouvelle Paſſe étoit irrévocablement arrêtée; les travaux néceſſaires à l'exécution du nouveau projet, déja commencés; & ſes Auteurs, fermement perſuadés que la tête de la Jetée réſiſteroit juſqu'à l'époque de ſon entiere exécution, ont négligé de s'occuper des moyens qui ſeuls pouvoient, ſinon empêcher,

RÉPONSE

A ce Mémoire.

Il y a plus de trente ans que cette breche exiſte : ſeulement elle s'augmente de temps en temps, par les groſſes mers.

La réparation de la Jetée de l'Oueſt n'eſt pas auſſi aiſée qu'on le croit : 1°. cette partie eſt très-expoſée ; 2° le revêtement ſeul étant emporté, la pierre qu'on y ſubſtitueroit ne feroit qu'un placage ; & s'il ſurvenoit un peu de gros temps, avant que les mortiers ſuſſent parfaitement ſecs, la nouvelle maçonnerie ſe détacheroit facilement du noyau de la Jetée.

Cette breche exiſtoit long-temps avant le projet de la nouvelle Paſſe, qui ne date que du 20 Décembre 1777. Au ſurplus, ſi, comme on devoit l'eſpérer, le travail de cette nouvelle Paſſe

MÉMOIRE. *RÉPONSE.*

éloigner du moins la deſtruction de cette partie eſſentielle.

avoit été accéléré; ſi des clameurs continuelles n'avoient pas ralenti le Gouvernement, elle ſeroit faite aujourd'hui, & l'eſpérance qu'on avoit de voir ſubſiſter la tête de la Jetée juſqu'à la confection de la nouvelle Paſſe, ſe fût réaliſée.

Aujourd'hui la chûte totale de la tête de la Jetée eſt devenue un malheur inévitable. La premiere tempête d'un vent d'Oueſt-Nord-Oueſt peut l'occaſionner. Les gens de l'art, les perſonnes inſtruites, les bons Marins la prévoient & l'annoncent, & tous les citoyens en redoutent les ſuites. Elles ſeront terribles, & les pertes, dont elle ſera la cauſe, irréparables.

Il eſt plus que vraiſemblable que cette tête de Jetée finira par tomber avant la confection de la nouvelle Paſſe, ſi on néglige de la réparer, & qu'on ralentiſſe les travaux du nouveau projet : cela arrivera quand la tenacité des mortiers ne ſera plus en équilibre avec le poids de la maçonnerie ſupérieure, dont le ſurplomb augmente à meſure que la Jetée ſe mine : mais dire que c'eſt à la premiere tempête d'un vent d'Oueſt-Nord-Oueſt, c'eſt répéter ce qu'on dit depuis trente ans. Il ſeroit très-fâcheux, ſans doute, que cette tête de Jetée tombât; mais il n'y auroit pas là de perte irréparable: ce ſeroit tout ſimplement une avarie, & il en arrive dans tous les Ports.

La Ville de Dieppe, dont la population s'éleve au moins à vingt mille ames, ne ſubſiſte que du produit de ſes Pêches fraîches & ſalées, & des bénéfices qu'elle retire du grand & petit cabotage.

Approuvé.

La

MEMOIRE. *REPONSE.*

La néceſſité de ſes Pêches, relativement à elle-même, leur utilité pour le Royaume en général, ſont des vérités démontrées. On ſait que le produit de ſes Pêches eſt de pluſieurs millions, & que la Marine Dieppoiſe eſt la pépiniere des Matelots les plus robuſtes & les plus inſtruits. } Approuvé.

Or la tête de la Jetée, une fois tombée, qu'arrivera-t-il ? Le galet amoncelé le long du rivage de l'Oueſt, ne trouvant plus d'obſtacle, entrera dans le Port avec abondance, & finira par en interdire abſolument l'accès.

Si la tête de la Jetée étoit détruite, il arriveroit que le Chenal ſeroit moins long, mais non pas moins large ; parce que cette largeur dépend du volume d'eau des Ecluſes. Toutefois il eſt bien vraiſemblable que pendant deux ou trois marées, il entreroit beaucoup de galet dans le Chenal ; ſavoir, tout celui que ſoutient la partie de la Jetée qui s'écrouleroit : mais on l'enleveroit à chaque marée, en faiſant jouer les Ecluſes, & la largeur du Chenal reſteroit la même.

Depuis cet inſtant fatal, qui n'eſt pas éloigné, juſqu'à l'époque où les travaux déja commencés, ſeront finis, les Pêches fraîches & ſalées ſeront forcément interrompues ; l'entrée du Port ſera inacceſſible ; il n'exiſtera plus alors, pour la Ville, ni grand ni petit Cabotage ; les navires & bateaux pourriront dans le Port ; le déſœuvrement & une miſere affreuſe deviendront le triſte partage de ſes malheureux habitants.

Cet avancé n'effraiera pas les hommes inſtruits.

MEMOIRE.

Et quelle ſera la durée de cet état de détreſſe ! Hélas ! il eſt plus que probable qu'elle ſera illimitée ; & , ſi l'on juge du temps néceſſaire pour la confection des travaux, par celui qui a été employé depuis leur origine, dix ans au moins ſe ſeront écoulés avant leur entiere perfection. Bientôt les Armateurs & Négociants tranſporteront ailleurs leurs fonds & leur induſtrie.

REPONSE.

Il eſt dans l'ordre de gémir ſur les grands malheurs ; mais quand ils ſont imaginaires, on a les yeux ſecs malgré ſoi.

Il eſt vrai qu'on a mis près de dix ans à faire les Ecluſes de chaſſe, qui aſſurent la largeur du Chenal ; les digues de barrage qui donnent le calme dans le Port ; les Ecluſes à portes de flot ; le Pont du Pollet ; le Canal de navigation, & tout ce qui fait ſuire aux projets. Il eſt encore vrai qu'il vaudroit mieux avoir fait tout cela, dans une année : mais les grands travaux publics ne vont pas ce train-là ; &, ce qui conſole un peu les bons citoyens, c'eſt que dix ans, qui ſont beaucoup pour un homme pris individuellement, ne ſont rien pour un Etat : nos neveux jouiſſent plus que nous, du gland que nous plantons, & des grands projets que l'on exécute.

Il y a plus : c'eſt qu'aucuns des petits Ports de la Manche, tels que Saint-Valery-en-Caux, Fécamp & le Tréport n'étant ſuſceptibles, par leur poſition, d'une Pêche auſſi étendue que celle de la Ville de Dieppe, il en réſultera, pour les Pêches du Royaume en général, une diminution ſenſible, dont les effets ſeront proportionnés à leur utilité & à leur importance.

Rien de plus vrai, ſi le mal étoit réel ; mais il eſt imaginaire, comme nous l'avons dit ci-deſſus.

Ainſi, que les travaux, déja commencés, ceſſent ou conti-

Il n'eſt pas douteux qu'il faut entretenir le Chenal actuel, juſ-

MEMOIRE.

nuent, il eſt d'une néceſſité urgente & indiſpenſable de s'occuper, ſérieuſement & promptement, des réparations à faire à la tête de la Jetée. Si on néglige ce point important, l'ouverture de la nouvelle Paſſe (en ſuppoſant pour un moment ſon utilité), deviendroit infructueuſe.

En effet, comme on l'a déja obſervé, la tête de la Jetée, une fois tombée, le commerce de la ville de Dieppe tombe avec elle; les fonds & l'induſtrie ſe tranſportent néceſſairement ailleurs; & l'expérience de tous les pays & de tous les ſiecles a démontré qu'une fois éloigné de ſa route ordinaire, le commerce n'y revient preſque jamais.

Dans des circonſtances auſſi critiques, MM. les Négociants

REPONSE.

qu'au moment où le nouveau ſervira : auſſi on y fait de continuelles réparations. Il eſt vrai qu'on ſe réduit, autant qu'on peut, aux entretiens ſimples, pour ne pas ſacrifier trop d'argent à cet objet, qui eſt conſidéré comme proviſoire. C'eſt par cet eſprit de ſageſſe & d'économie, qu'on a différé de faire à la Jetée de l'Oueſt, la réparation dont il s'agit ici; parce qu'on s'eſt toujours flatté que cette Jetée ſubſiſteroit juſqu'au moment où la nouvelle Paſſe pourroit ſervir. Mais ſi on en recule la confection, il conviendra de s'occuper de la réparation de la Jetée de l'Oueſt. Enfin, en 1782 & 1783, on a refait la tête de cette Jetée, parce qu'elle étoit emportée; & cela prouve qu'on ne néglige pas l'entretien du Chenal actuel.

Tous les malheurs dont on menace, ſi cette Jetée venoit à s'écrouler, ne ſeroient pas tels qu'on les ſuppoſe; parce que les Ecluſes entretiendroient la largeur du Chenal; parce que les navires entreroient toujours dans le Port; parce qu'enfin ce ſeroit purement une affaire d'argent, pour réparer le dommage.

On a fait & envoyé le projet, le devis & le détail de cette ré-

MEMOIRE.

de la Ville de Dieppe ne devroient-ils pas s'adreſſer à ſa Majeſté & à ſes Miniſtres, pour obtenir d'une adminiſtration auſſi prévoyante qu'attentive & éclairée, les ordres néceſſaires pour la réparation d'une partie auſſi eſſentielle?

REPONSE.

paration; mais il n'eſt pas aiſé de décider ſi on doit l'exécuter: car toutes les ſommes qu'on y emploiera, ſeront en pure perte, ſi on accelere aſſez la conſtruction de la nouvelle Paſſe, pour qu'elle puiſſe être livrée avant la chûte de la Jetée actuelle de l'Oueſt.

MÉMOIRE RÉPONSE

SUR le projet de l'Ouverture d'une nouvelle Paſſe, pour le Port de Dieppe ;

DRESSÉ & rédigé d'après les Obſervations de pluſieurs Négociants, Capitaines de Navires, Maîtres de Bateau, & Pilotes Lamaneurs.

AUX objections faites dans ce Mémoire, contre la nouvelle Paſſe.

APEINE le Projet de l'ouverture d'une nouvelle Paſſe pour le Port de Dieppe a-t-il été connu, qu'il a excité les réclamations de pluſieurs particuliers : il étoit difficile que leur oppoſition, ſans caractere légal & authentique, fût accueillie ; auſſi a-t-elle été ſans ſuccès.

ON convient que cet eſprit d'oppoſition a, depuis dix ans, apporté les plus grands obſtacles aux projets relatifs au Port de Dieppe. Cependant tout le monde eſt d'accord aujourd'hui, que les ouvrages faits depuis cette époque, ont procuré un très-grand bien : ſavoir ; les digues de barrage qui empêchent la mer de monter dans la vallée, ce qui donne du calme dans le Port ; & les Ecluſes de chaſſe qui aſſurent au Chenal, une largeur ſuffiſante pour l'entrée des navires.

Tout le monde eſt d'accord ſur les avantages que ces travaux ont procurés : mais, par une ſuite de l'eſprit d'oppoſition, on ne veut pas qu'on en faſſe davantage. Si la nouvelle Paſſe étoit faite, on la trouveroit bien ; mais peut-être s'oppoſeroit-on à la conſtruction du baſſin qui doit ſuivre.

MÉMOIRE.

Les fidelles Communes de la Ville de Dieppe avoient depuis long-temps perdu la liberté de faire parvenir aux pieds du Trône leurs reſpectueuſes Remontrances.

Enfin, une grande occaſion s'eſt préſentée, & les Communes aſſemblées en réſultance du Réglement de Sa Majeſté, du 24 Janvier dernier, ont arrêté dans leurs Doléances, de demander la ſuppreſſion abſolue des travaux déja commencés pour l'ouverture d'une nouvelle Paſſe, afin qu'on ne s'occupât uniquement que des réparations à faire à la Paſſe actuelle.

REPONSE.

On penſe que les Communes auroient ſuivi une marche plus conforme à la raiſon, ſi elles avoient commencé par arrêter l'examen des projets avant de les condamner. Il eſt vrai que depuis on a nommé des Commiſſaires ; on a appellé des Experts ; on a examiné : mais quel eſt l'homme aſſez sûr de lui-même pour ſe promettre que la condamnation qu'il aura prononcée d'avance, n'entrera pour rien dans l'examen tardif, qui doit caſſer ou valider ſon jugement ?

Cette réclamation légale, publique & ſolemnelle, annonçoit bien certainement que jamais les Communes n'avoient été conſultées ſur un projet, à l'exécution duquel eſt cependant attachée leur deſtinée, & celle de leur poſtérité.

On avoit conſulté une grande partie des Négociants de cette ville ; les Officiers Municipaux, beaucoup de Marins, comme on le voit par le Réſumé du 4 Mars 1779 ; MM. le Chevalier de Borda, de Fleurieux, d'Arcy, & un grand nombre d'Ingénieurs, comme le prouve l'Extrait des différents Comités & Aſſemblées des hommes de l'art. (*Voyez* l'AVERTISSEMENT.)

C'eſt en ſuivant cette marche, qu'on a décidé les Ecluſes de chaſſe & les digues de barrage, aujourd'hui approuvées de tout le monde : ſi on avoit attendu, pour les exécuter,

le consentement de tous les opposants, tous ces utiles travaux auroient resté certainement à faire.

MÉMOIRE.

Les Communes, dans leurs Cahiers, s'étant contentées d'exprimer leurs vœux & leurs desirs, sans entrer dans le détail des raisons & des motifs qui les déterminoient, il est utile, nécessaire même, pour donner plus de force à leur demande, de se livrer à un examen réfléchi, & à une discussion approfondie, sur une matiere aussi importante.

REPONSE.

Les Communes ne pouvoient entrer dans aucun détail dans leur Cahier, n'ayant pas encore examiné ni fait examiner les projets qu'elles condamnoient.

Jamais le public n'avoit eu connoissance des Mémoires ou observations qui avoient dû être présentés au Gouvernement, pour le déterminer à donner sa sanction à une pareille entreprise. Ces différentes Pieces consistent en un Mémoire présenté en 1777, & en un résultat d'observations, sous la date du 4 Mars 1779 : Elles ont été remises à quelques Négociants de cette Ville : ils les ont communiquées à plusieurs Capitaines de navires, Maîtres de bateaux, & Pilotes Lamaneurs, dont les connoissances théoriques & prati-

On n'a caché ni publié les Mémoires & observations qui ont servi de base aux nouveaux projets ; mais on a consulté, ainsi qu'on vient de le dire, un grand nombre de gens éclairés, tant dans la ville, qu'à Paris & ailleurs, afin d'avoir un avis qui ne fût pas susceptible de partialité. Tous les hommes instruits ayant unanimement applaudi à la beauté & à la bonté du projet, on a été en avant. Cette marche étoit plus sûre que celle des opposants qui n'ont eu dans leur Assemblée, que des gens attachés à d'anciennes habitudes, ou ignorant les premiers éléments de l'hydraulique dont tous les ouvrages à faire au Port de Dieppe, ne sont que les résultats.

Cette marche, sans doute,

MEMOIRE.

ques, ſur-tout relativement aux vents & aux atterrages du Port, ne peuvent être révoquées en doute. Le général à qui on en avoit toujours fait un myſtere, n'avoit jamais été dans le cas de les adopter ou de les combattre : il devenoit donc de la derniere importance d'y porter le flambeau lumineux de la vérité, & celui d'une critique ſage & raiſonnée.

Tel a été, pour ſa plus grande partie, le travail des Négociants & des Marins : ce Mémoire en offre le réſultat ; & ſes rédacteurs le ſoumettent avec plaiſir, aux réflexions & aux lumieres de leurs concitoyens.

Dans l'état actuel des choſes, la Ville de Dieppe a l'avantage d'avoir un des Ports le plus sûr & le plus

REPONSE.

n'eſt pas faite pour porter dans cette diſcuſſion, *le flambeau lumineux de la vérité & celui d'une critique ſage & raiſonnée* ; mais bien pour laiſſer du doute dans l'eſprit de ceux qui ne peuvent juger par eux-mêmes.

On deſire, par amour pour le bien en général, & ſur-tout pour celui de la Ville de Dieppe, que ſes habitants prennent le bon parti dans cette importante affaire. S'il ne falloit que de la droiture, on ſe croiroit bien aſſuré de la majorité : mais dans une diſcuſſion de cette eſpece, il faut en outre des connoiſſances toujours rares dans la multitude ; & ce ne ſera sûrement pas le moins ſage qui héſitera à porter un jugement.

Ce qu'il y a de plus remarquable & de plus précieux à Dieppe, c'eſt ſon local qui eſt infiniment heureux ; c'eſt cette belle vallée qui a ſept à huit cents toiſes de commode :

commode : les vaiſſeaux s'y trouvent à l'abri des vents, d'un côté, par les maiſons qui l'avoiſinent, & de l'autre, par la falaiſe. Depuis pluſieurs années, ſur-tout, ils ne ſont plus expoſés, même dans les plus violentes tempêtes, à s'y briſer en ſe heurtant les uns contre les autres. L'entrée ou Paſſe eſt la plus belle de toute l'Europe: ſes deux Jetées offrent un ſpectacle auſſi ſuperbe que magnifique & impoſant.

largeur ; c'eſt la riviere qui paſſe au milieu, & qui roule au moins trois mille toiſes cubes d'eau à l'heure : ce ſont tous ces avantages du local, qui offrent les plus belles reſſources pour de grands & magnifiques établiſſements qui ſont une ſuite de la proſpérité des Villes, & qui l'augmentent à leur tour.

Ce ſont tous ces avantages qui ont déterminé les grands & beaux projets qu'on a commencé d'exécuter. C'eſt en faveur de ce local heureux qu'on a fait les Ecluſes de chaſſe qui aſſurent l'entrée du Port, & les digues de barrage qui y donnent le calme. Ces bienfaits, qu'on reconnoît dans le Mémoire que nous réfutons, ſont une ſuite de l'execution d'une partie des projets, & aujourd'hui on veut les arrêter : c'eſt tout ce qu'on pourroit faire, ſi les auteurs de ces projets avoient trompé dans leurs promeſſes ; au contraire, ils ont paſſé nos eſpérances, celles même des oppoſants qui ne vouloient pas qu'on les commençât. De quel œil veulent-ils donc qu'on regarde leur continuelle réſiſtance ? & quel plus heureux augure pour ce qui reſte à faire, que l'approbation qu'ils ſont forcés de donner à ce qui eſt déja fait ! Dans quelques années ils reconnoîtront eux-mêmes que la nouvelle Paſſe eſt préférable à l'ancienne ; & qu'on a eu raiſon de leur réſiſter, comme on a fait il y a dix ans, lorſqu'on a commencé les Ecluſes. Au ſurplus, les navires ſeront au moins auſſi tranquilles dans le Port, quand la nouvelle Paſſe ſera faite, qu'ils le ſont maintenant ; puiſqu'ils ſeront également abrités des vents, & que les claires-voies ne permettront pas à la lame de s'y introduire.

Quant au ſpectacle *des deux Jetées, auſſi ſuperbe que magnifique & impoſant*; c'eſt du nouveau projet qu'il convient de parler ainſi : il ſuffit, pour s'en convaincre, de jeter un coup-d'œil ſur le Plan. Les Jetées actuelles ne préſentent que de longs murs, mal conſtruits, faits à différentes repriſes, ſans régularité, ſans principes; les nouvelles Jetées, au contraire, ſont projetées ſur un Plan régulier, conforme aux principes de l'hydraulique ; elles ſont terminées par des murs en retour, qui leur donnent de la grace, de la nobleſſe, & qui, en aſſurant leur ſolidité, procurent de grandes facilités pour le halage des navires.

MEMOIRE.

D'après cela, il eſt difficile de concevoir quels motifs avoient pu paroître aſſez puiſſants pour déterminer la nouvelle entrepriſe. Ces motifs qu'on auroit dû communiquer au général, lui ont été ſoigneuſement cachés depuis 1777 : ils ſont maintenant connus, & il ne ſera pas difficile d'en démontrer le peu de fondement & l'illuſion.

Pour procéder avec plus d'ordre & de clarté, on ſuivra la marche des Rédacteurs des obſervations de 1779,

REPONSE.

Les motifs qui ont déterminé la nouvelle Paſſe, ſont conſignés dans un grand nombre de Mémoires, & principalement dans celui lu à l'Aſſemblée des Ponts & Chauſſées, en 1787. (Voyez ce MÉMOIRE & l'AVERTISSEMENT mis en tête de cette Réponſe.)

Si on n'a pas communiqué ces motifs au général des habitants, c'eſt que le général ne s'y connoît pas : mais on a conſulté un très-grand nombre de perſonnes de l'art, de Négociants & de Marins : tous ont unanimement approuvé le projet de la nouvelle Paſſe, ainſi que les Ecluſes & le barrage de la vallée.

La marche eſt indifférente, & nous ſuivrons auſſi celle du Rédacteur du Mémoire des oppoſants ; Mémoire avoué, pendant

MEMOIRE.

comme étant la plus didactique.

Cependant, avant de les diſcuter, il eſt eſſentiel de détruire le motif principal de l'entrepriſe, ſur lequel ſe ſont fondés les Auteurs du Mémoire de 1777 ; ce motif ayant, pour ainſi dire, déterminé ſeul le nouveau projet.

Les Auteurs du Mémoire, dont le contenu ſemble avoir entraîné l'unanimité des ſuffrages des Membres qui compoſoient l'Aſſemblée générale de MM. les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, paroiſſent avoir eu principalement en vue d'éviter les naufrages multipliés auxquels ils prétendent que ſont expoſés les navires & leurs équipages, de ſe perdre ſur un lit de rochers qui ſe trouvent au pied de la falaiſe, à l'Eſt de la

REPONSE.

que celui qu'ils réfutent, n'eſt qu'un Précis fait par un Citoyen zélé & honnête, qui avoit jeté précipitamment quelques idées ſur le papier, & qui ne croyoit pas qu'on s'en ſervît comme d'une piece fondamentale.

On ne connoît pas de motif unique qui ait déterminé le nouveau projet, mais bien un grand nombre de raiſons qui ont fait entreprendre une nouvelle Paſſe au milieu de la vallée ; &, ce qu'il faut détruire, c'eſt la bonté du projet.

Le danger auquel ſont expoſés les navires, en touchant les rochers qui ſont au pied de la falaiſe de l'Eſt, eſt ſans doute un des inconvénients de la Paſſe actuelle : ces rochers touchent la Jetée, & la dépaſſent au large, de plus de quarante toiſes. Ils ſont placés là, comme en embuſcade : il ſuffit d'avoir des yeux pour s'en convaincre ; c'eſt une vérité phyſique, & ſi l'on ne convient pas de cet inconvénient de la Paſſe actuelle, que pourroient les raiſonnements avec ceux qui nieroient ce qu'ils peuvent voir & toucher ?

MEMOIRE.

Jetée actuelle.

Un pareil motif, ſans doute, étoit bien capable de faire une impreſſion profonde : c'eſt cette impreſſion qu'il eſt d'abord important de détruire, en démontrant le peu d'exactitude des faits qui l'ont produite.

Suivant les Auteurs du Mémoire, les navires & leurs équipages ſont, à l'entrée du Port actuel, expoſés à ſe perdre ſur un lit de rochers qui ſe trouvent au pied de la falaiſe, à l'Eſt de la Jetée actuelle : & ces accidents ſont ſi fréquents, qu'il n'étoit pas rare de les voir ſe renouveller pluſieurs fois, dans la même année.

Suivant eux, les navires ou bateaux venant de l'Oueſt par un vent forcé de Nord-Oueſt, ſe perdent infailliblement ſur ce banc de roches, s'ils ne ſont pas aſſez heureux pour ſaiſir la dromme que le Haleur leur jette pour y amarrer les cables qui doivent ſervir à les haler dans le Port.

RÉPONSE.

Au ſurplus, cet inconvénient de la Paſſe actuelle n'eſt pas le ſeul, à beaucoup près.

Ce motif eſt ſans doute puiſſant ; mais il en exiſte beaucoup d'autres plus ou moins importants, ainſi que nous l'avons déja dit.

On ne peut nier ; ni le rocher, puiſqu'il découvre, même de morte-eau ; ni le danger pour un navire qui manque ſon entrée, puiſque ce rocher touche la Jetée.

Les navires venant du Nord-Oueſt par un vent forcé, peuvent entrer dans le Port, même ſans ſe ſervir de dromme, par une manœuvre juſte & préciſe ; mais s'ils éprouvent un raffale, ſi le navire a ſes mâtures ou ſon gouvernail un peu endommagés, il a ſon tombeau qui l'attend : les rochers touchent la Jetée, & il eſt perdu ; heureux, ſi l'équipage ſe ſauve !

MÉMOIRE.

Suivant eux, un navire venant de l'Eſt, tantôt par certains vents qui l'approchent de la terre, tantôt par un vent de Sud-Eſt, qui, en le chaſſant au large, l'oblige, pour ne pas dépaſſer le Port, de ſerrer la côte, eſt expoſé aux mêmes dangers; parce que, dans le premier cas, il eſt contraint de faire route ſur ces rochers; & parce que, dans le ſecond, à peine à l'abri de la falaiſe, le vent lui manque tout à coup, & le courant de la marée montante le pouſſe ſur les rochers.

Suivant eux, enfin, le fonds de l'entrée du Port étant compoſé de tuf, un navire qui y arrive avant le plein de la marée, ou lorſqu'elle perd, ſe trouve ſoulevé par la vague, qui l'éleve d'abord de pluſieurs pieds, le laiſſe enſuite retomber avec violence, de maniere que, talonnannt ſur un fonds auſſi dur, il s'y briſe ſouvent.

Si ces différents motifs avoient la vérité & l'expérience pour baſe, il faut convenir qu'ils ſeroient d'un grand poids.

RÉPONSE.

Le ſecond accident eſt plus rare que le premier; mais il ajoute toujours aux dangers de la Paſſe actuelle.

Il eſt impoſſible de nier que le fonds du Chenal actuel eſt compoſé de rochers, puiſqu'ils découvrent, de mer baſſe, d'un bout à l'autre: ces rochers ſont élevés de cinq à ſix pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau; & l'on eſpere qu'on n'eſſaiera pas de prouver qu'un navire peut impunément talonner ſur le rocher.

On ne rapporte ici que des faits, puiſqu'on voit le rocher à toutes les marées, qu'on peut en niveler la hauteur au-deſſus des baſſes marées, ainſi que cela a été fait bien des fois; & ſi l'on peut être contredit à cet égard, du moins on ne peut être confondu.

MEMOIRE.

Mais, 1°. il n'exiſte peut-être pas de côte où les naufrages ſoient plus rares que ſur celles qui avoiſinent le Port de Dieppe : il n'eſt pas exact d'avancer qu'on les voie ſouvent s'y renouveller pluſieurs fois, dans la même année. Pour s'en convaincre, il ſuffit de compulſer les regiſtres de l'Amirauté : ils atteſtent à peine un naufrage en huit ou dix ans ; & il eſt peu de Port en Europe, un peu conſidérable, qui n'offre, pour ainſi dire, chaque année, ce triſte & douloureux ſpectacle.

REPONSE.

On ne conçoit pas comment les Auteurs de ce Mémoire, peuvent avancer que les naufrages ſont plus rares ici que dans les autres Ports de l'Europe, & qu'ils offrent tous les ans ce triſte & douloureux ſpectacle, pendant qu'à Dieppe, cela n'arrive que tous les huit à dix ans.

C'eſt vanter d'une maniere bien outrée, les avantages du Port de Dieppe, & trop exagérer les inconvenients des autres Ports de l'Europe, que les Auteurs du Mémoire ſembleroient ne pas connoître.

En attendant le jugement des Marins, de ceux qui connoiſſent les différents Ports de l'Europe, nous rappellerons ici que la mer à Dieppe paſſe de tout temps, pour y être très-dure : ce qui occaſionne, & doit néceſſairement occaſionner des naufrages de temps en temps ; & que les rochers qui touchent la Jetée de l'Eſt, comme nous l'avons dit, ſont un écueil inévitable pour les navires qui manquent leur entrée, venant de la partie de l'Oueſt-Nord-Oueſt, par un vent forcé.

Quant à cette aſſertion, que les regiſtres de l'Amirauté atteſtent à peine un naufrage en huit ou dix ans, il ſera bon de joindre ici le tableau des naufrages, auxquels MM. les Juges de l'Amirauté ont été appellés, & qu'on tient de leur main.

Naufrages de 1696 à 1789.

Dans le Port, » » » » » » » » » » » » »	10
Derriere la Jetée du Pollet, » » » » » » » »	15
Derriere la Jetée de Dieppe, » » » » » » » »	13
A Saint-Nicolas de Caudecôte, » » » » » » »	2
A Puits, » » » » » » » » » » » » » »	4
A la Vallée de Saone, » » » » » » » » » »	4
A Belleville, » » » » » » » » » » » » »	1
TOTAL » » » » » » » » »	49

On voit que, malheureuſement, les naufrages ſont moins rares à Dieppe, que le Rédacteur ne l'avance, d'autant plus qu'il y en a beaucoup d'autres pour leſquels le miniſtere de l'Amirauté n'a pas été requis.

MEMOIRE.

2°. Ce n'eſt ni la poſition du Port, ni celle de la falaiſe qui ont occaſionné les naufrages, mais bien plutôt les fautes des Capitaines de navires & Maîtres de bateaux, qui ſe ſont préſentés pour entrer dans le Port, ou avant que la mer fût aſſez pleine, ou qui ayant trop ouvert le Port, vent de Nord-Nord-Oueſt, ont tourné ſous voile, en voulant ſerrer le vent pour y porter. D'ailleurs, ces inconvénients ſeront plus fréquents à l'entrée de la nouvelle Paſſe, ſi elle a lieu. Et

REPONSE.

Les naufrages viennent ſans doute quelquefois de la maladreſſe des Pilotes, mais très-ſouvent auſſi du gros temps qui briſe les manœuvres, & ne permet pas de gouverner le navire. Ces malheurs ſont reconnus : ils arrivent par-tout, plus ou moins ſouvent, ſuivant les Ports. Ils ſeroient très-fréquents à Dieppe, ſans l'excellence de ſes Matelots, ou ſi ce Port joignoit à ſon Commerce de la Pêche, celui des Iſles, qui ſe fait avec des navires de douze & quinze pieds de tirant. On peut même ajouter que les navires de cette eſpece, quand par haſard il en vient, ne peuvent entrer ni ſortir du Port, pendant la

MEMOIRE.

comment oſe-t-on avancer, qu'un navire venant de l'Oueſt par un vent de Nord-Nord-Oueſt, échoue néceſſairement ſur les rochers de l'Eſt, quand il manque la dromme que le Haleur lui jette, puiſqu'un navire, dans ce cas, arrive vent-arriere, ne ſe ſert ni de dromme ni de cable, & ſe rend, ſans danger, au milieu du Port, pouſſé par le vent & le courant ?

Au ſurplus, il eſt difficile de concevoir comment les navires, venant de l'Oueſt par un vent de Nord-Nord-Oueſt, & qui manqueront le nouveau

REPONSE.

morte-eau, puiſqu'il ne monte alors dans le Chenal actuel, que dix à onze pieds d'eau : inconvénient majeur de la Paſſe actuelle, & qui s'oppoſe à ce que le Port de Dieppe puiſſe faire, avec un peu d'avantage, le grand Commerce qui ſeul aſſure la proſpérité d'une Ville maritime. Mais enfin, quand ce malheur arrive, quand un navire manque ſon entrée, par quelque cauſe que ce ſoit, il ne faut pas lui donner pour cale d'échouage, un banc de rochers, comme dans la Paſſe actuelle, mais un banc de ſable & de galet, comme on l'aura par la nouvelle Paſſe.

On convient que par le vent de Nord-Nord-Oueſt, l'entrée du Port eſt facile, puiſque le navire a preſque vent-arriere : mais quand le vent eſt de l'Oueſt, & même de l'Oueſt-Nord-Oueſt, ſi le navire manque ſon entrée, par quelque cauſe que ce ſoit, il eſt dans le plus grand danger.

Au ſurplus, on obſervera ici, pour la ſeconde fois, que le Mémoire ſur le Port de Dieppe, imprimé en tête de celui que nous réfutons, n'eſt point une piece avouée ; que ce Mémoire a été fait par un Citoyen, dont le but étoit d'éclairer la queſtion, & de prouver l'avantage de la nouvelle Paſſe ; mais qui, n'étant pas un homme de l'art, a pu ſe tromper quelquefois, ſans qu'on puiſſe en arguer contre la bonté du projet.

Les navires venant d'un vent d'Oueſt, & non pas de Nord-Nord-Oueſt, & qui manqueront l'entrée de la nouvelle Paſſe, trouveront plus de facilité pour Port,

MÉMOIRE.

Port, auront plus de facilité de gagner le large, & courront moins le danger d'échouer, que ceux qui, du même vent, manquent le Port actuel; puiſque le nouveau Port eſt plus renfoncé dans la vallée.

RÉPONSE.

ſe relever, parce qu'il y aura plus d'eau derriere la Jetée de l'Eſt projetée, qu'il n'y en a derriere celle de la Paſſe actuelle, attendu que le rocher qui entoure la Jetée du côté de l'Eſt, réſiſte à la mer, & qu'il ſe trouve beaucoup plus élevé que la plage, dans ces parties où il n'y a point de rocher.

Dire que les nouvelles Jetées ſeront plus enfoncées que les anciennes, c'eſt ignorer que ſur les côtes mangées par la mer, la tête des Jetées ſe trouve toujours ſituée de maniere que le pied de cette Jetée eſt de niveau avec les baſſes-mers, & qu'on ſera toujours le maître de la laiſſer approcher des nouvelles Jetées, en détruiſant une partie des anciennes. (Voyez le MÉMOIRE de 1787, lu à l'Aſſemblée des Ponts & Chauſſées).

Ainſi, impoſſibilité auſſi abſolue pour l'une comme pour l'autre Paſſe, de regagner le large, après les avoir manquées.

Cet article eſt réfuté par le précédent.

Dira-t-on, enfin, qu'au moins les navires, après avoir manqué le nouveau Port, pourront, dans ce cas, s'échouer ſur le galet, aux pieds d'une plage découverte, où les navires réſiſteront plus long-temps, & où il ſera bien plus facile de ſauver la vie des équipages?

Oui : on dira que les navires qui ſeront forcés d'échouer, ſeront moins mal ſur le ſable & le galet, & ſur une plage dont on pourra approcher, que quand ils échouent & ſur le rocher & au pied d'une falaiſe preſqu'inabordable : mais on ne fera pas d'argument pour le prouver.

Mais d'abord, quoiqu'au

On ne répondra rien à ces

MEMOIRE.

premier coup-d'œil l'échouement ſur le galet puiſſe être plus favorable, cet avantage n'eſt que ſpécieux, par la raiſon qu'un navire, échouant de l'avant ſur le galet, formant le long du rivage un talus très-rapide d'au moins douze pieds, ſera bientôt forcé, par ſa mobilité, de préſenter ſon travers à la lame; qu'alors les coups de mer, en frappant ſur le pont, enleveront les Matelots, ſans qu'on puiſſe leur porter aucun ſecours; au lieu que, lorſque les navires échouent d'ebe ſur les rochers, on ſauve les équipages bien plus aiſément, pour peu que le navire puiſſe réſiſter ſeulement une demi-heure; &

REPONSE.

article qui n'eſt que le complément du précédent : ſeulement on dira, que la mer bat le pied de la falaiſe, dans les grandes mers, à l'exception de l'endroit ſitué entre la Jetée & la Femme groſſe, à cauſe du galet qui s'y accumule; que même, dans la morte-eau, quand elle ne bat pas le pied de la falaiſe, il eſt encore très-difficile de porter ſecours aux navires, parce que la plage qui n'eſt compoſée que de rochers, a une pente très-douce; ce qui retient fort au large, le navire échoué; pendant que ſur les plages en galet, la pente qui mene à la mer, étant beaucoup plus roide, le navire échoue beaucoup plus près de la laiſſe de haute-mer.

il n'eſt pas exact d'avoir annoncé, comme on l'a fait dans le Mémoire de 1777, que lorſque les navires échouent de mer-pleine ſur les rochers de l'Eſt, il eſt impoſſible de prêter à leurs équipages, d'autres ſecours, que de leur jetter des cordes du haut de la falaiſe, ſur laquelle, diſent les Rédacteurs, on ne peut guere ſe rendre qu'une demi-heure après l'échouement. En effet, depuis un grand nombre d'années, la mer, même dans les plus hautes marées & les plus violentes tempêtes, ne baigne plus le pied de cette partie de ſa falaiſe où ſont ſitués ces rochers; & en par-

tant de la Jetée de l'Eſt, ou au moins du Fauxbourg du Pollet, on arrive dans un inſtant au pied de la falaiſe; & ſi le navire échoue dans un endroit peu éloigné de la côte, il eſt auſſi aiſé de lui prêter ſecours, qu'il le ſera de le faire aux navires qui pourroient échouer ſur le galet, à peu de diſtance de la nouvelle Paſſe.

MEMOIRE.

3°. Un navire venant de l'Eſt, ſoit que les vents le pouſſent vers la terre, ſoit qu'il lutte contre ceux qui le chaſſent au large, pour la ſerrer & ne pas dépaſſer le Port, n'eſt jamais expoſé à ſe briſer contre les rochers. Dans le premier cas, il n'approche pas la terre d'aſſez près; d'ailleurs, il trouve toujours aſſez d'eau ſur ces mêmes rochers pour éviter ce terrible malheur; dans le ſecond cas, un vent d'Eſt-Sud-Eſt qui vient du vallon de Puits, éloigné du Port actuel, d'environ un quart-de-lieue, conduit directement le navire au bout de la Jetée de l'Oueſt; &, pour le dire en paſſant, ce courant d'air ceſſant abſolument avec la falaiſe, les navires venant des mêmes parages, en ſeront privés lorſqu'ils ſeront pour le Port projeté.

REPONSE.

Il faut lire cet article pluſieurs fois, pour croire y entendre quelque choſe : nous nous contenterons de répondre, que ſi les rochers de la Paſſe actuelle ſont peu dangereux d'un vent d'Eſt, ils le ſeront encore moins, quand ils ſe trouveront à trois cents toiſes de la Paſſe projetée, parce qu'on ne ſera plus obligé de ſerrer autant la falaiſe : enfin, que ſi les vents peuvent quelquefois foibliſſ., en la dépaſſant, c'eſt un très-petit inconvénient, plutôt hypothétique que réel, mais moins dangereux que les raffales que cette même falaiſe occaſionne, & qui déroutent le navire le mieux gouverné.

MEMOIRE.

Au ſurplus, on défie les Auteurs du Mémoire, de citer depuis cent ans, un naufrage dans une des deux hypotheſes dont il eſt ci-deſſus parlé.

REPONSE.

Tout ce qu'on peut répondre à ce défi, c'eſt que, s'il faut cent ans pour voir un naufrage dans l'hypotheſe en queſtion, il en faudra mille pour en citer un, en pareille circonſtance, quand la nouvelle Paſſe ſera faite.

Au ſurplus, on voit, par une des réponſes précédentes, que les naufrages ſont malheureuſement beaucoup plus rapprochés, & qu'il ne faut pas cent ans pour en avoir un grand nombre.

4°. Le danger que courent les navires, de ſe briſer en talonnant ſur le fonds de tuf qui exiſte à l'entrée du Port, eſt abſolument imaginaire : les Marins Dieppois n'en connoiſſent pas d'exemple.

Voyez le tableau de l'Amirauté, qui dit que quinze navires ont échoué derriere la Jetée du Pollet, ſur les rochers qui l'entourent.

Quoi qu'il en ſoit, cet inconvénient ſeroit le même à l'entrée de la nouvelle Paſſe; & en effet, d'abord on ignore le fonds qui doit s'y trouver, puiſqu'on n'a fait aucune recherche à cet égard; en ſecond lieu, le fonds qu'on y rencontrera, fût-il de ſable, les navires, dans la même poſition, ſeront expoſés aux mêmes inconvénients, s'ils ne ſont pas plus conſidérables. L'expérience, qui eſt le premier de tous les

Le danger ne ſeroit pas le même à la nouvelle Paſſe, puiſque le fonds eſt différent; & l'on ſe trompe, en avançant qu'on n'a aucune connoiſſance du terrain qui exiſte, puiſque les pieux de la baſſe berme de la digue de garantie, du côté du Nord, ont 15 à 16 pieds de fiche, qu'ils deſcendent cinq à ſix pieds au-deſſous des plus baſſes-mers de vive-eau, & qu'ils ont entré ſi facilement, que, dans une marée de deux heures, la même ſonnette en battoit juſqu'à quatre & cinq. Ajoutons

MEMOIRE.

maîtres, a appris aux Marins, qu'un navire qui talonne ſur un fonds liſſe comme celui du ſable, éprouve des efforts tels, qu'on voit les pompes s'élever au-deſſus du pont, de ſix à huit pouces, le ſable répondant auſſi durement que le tuf.

Enfin la falaiſe, loin d'être un obſtacle à l'entrée des vaiſſeaux dans le Port actuel, la leur facilite au contraire : elle eſt pour eux un point fixe qu'ils diſtinguent parfaitement, ſurtout dans les temps de brume & la nuit : elle leur indique le Port d'une maniere certaine, en les mettant dans l'heureuſe impoſſibilité de ne jamais confondre le feu ou phare élevé ſur la tête des Jetées, avec les lumieres de la Ville. Non-ſeulement cet avantage n'exiſtera pas à l'entrée du Port projeté ; mais ſa poſition éloignée de la falaiſe, occaſionnera néceſſairement l'inconvénient oppoſé : les navires qui voudront entrer

REPONSE.

que c'eſt par erreur qu'on avance qu'il n'a été fait aucune recherche à cet égard, puiſqu'on a un plan détaillé des ſondes faites dans la rade de Dieppe, le 3 Mai 1777, & les jours ſuivants.

Quant au danger pour les navires de talonner ſur le ſable & ſur un galet remué à chaque marée, nous aimons toujours à penſer qu'il n'eſt aucune perſonne impartiale, à qui il ſoit néceſſaire de démontrer qu'il eſt moins grand que celui de talonner ſur le rocher.

C'eſt vouloir ériger en vertu juſqu'aux vices de la cauſe que l'on défend, de dire qu'une falaiſe, qu'un rocher, qu'un écueil placé près de l'entrée du Chenal, eſt un grand avantage, parce qu'on voit cette falaiſe de loin. Belle conſolation pour un navire qui, la nuit, apperçoit de loin un écueil, de dire : Il faut que je faſſe route ſur cet écueil ; puis, quand je ſerai au pied, je ferai de mon mieux pour l'éviter & entrer dans le Chenal !

Comment fait-on dans les autres Ports qui n'ont pas le bonheur d'avoir cette falaiſe, cet écueil touchant leur Jetée ? Cherbourg, Granville, le Havre, Saint-Valery, Calais, Dunkerque, Oſtende, &c. ; tous ces Ports, tous ceux de la Flandre,

MEMOIRE. *REPONSE.*

la nuit, confondant, avec le feu ou phare des Jetées, les lumieres des maiſons de la ville, qui donneront ſur les deux côtés du rivage, ſeront expoſés ſouvent à manquer le Port, & quelquefois à ſe perdre.

de la Hollande, & tant d'autres n'ont point ce prétendu avantage; & nous ſommes bien sûrs qu'ils ne le regrettent pas.

Ajoutons encore que, dans les temps de brume, il eſt impoſſible de voir les falaiſes; que ſouvent même on en touche le pied, ſans les appercevoir; & qu'ainſi elles ne ſont pas un indicateur auſſi sûr qu'on l'avance.

Enfin, quand le temps ſera aſſez clair pour découvrir les falaiſes, le navire faiſant pour le Port nouveau, verra celle de l'Eſt & celle de l'Oueſt; il ſe dirigera au milieu de ces deux écueils, qu'il ſera bien sûr de ne pas aborder. Il verra le phare au milieu, qui lui indiquera le point fixe où il doit arriver; & très-sûrement ſa ſécurité ſera beaucoup plus grande que par l'ancienne Paſſe, puiſque le point où il devra arriver, eſt à plus de trois cents toiſes de chaque falaiſe; pendant que le Chenal actuel eſt au pied de celle de l'Eſt.

Quant à la crainte de confondre le feu de la Jetée avec ceux de la Ville, on a oublié, en faiſant cette objection, que le feu de la Jetée a des éclipſes périodiques qui le diſtinguent; qu'il ſera plus élevé que tous les autres feux; qu'il ſera plus avancé; & qu'il eſt même défendu par les Ordonnances, d'avoir des feux du côté de la mer.

On ne voit pas comment les adverſaires ne ſe ſont point apperçus que les brumes, dont ils parlent, militent directement contre leur ſyſtême. Dans les temps de brume, on ne voit les côtes, que quand on les touche, pour ainſi dire; & un navire qui veut entrer dans le Port, ne peut être alors dirigé que par le bruit que l'on fait ſur la Jetée, ſoit en frappant ſur un canon, ſoit par tout autre moyen. Ce bruit n'indiquant au navire que le point à peu près où il doit arriver, il eſt important que ce point ne touche pas la falaiſe & les rochers; ſans quoi le navire pourroit ſe diriger deſſus.

La nouvelle Paſſe, au contraire, étant à trois cents toiſes de chaque falaiſe, s'il ſe trompe de quelques toiſes, il pourra, en approchant, corriger ſa marche, puiſqu'il trouvera plus d'eau à l'Eſt des nouvelles Jetées, qu'il ne s'en trouve à l'Eſt de la Paſſe actuelle.

Enfin, on peut encore remarquer que, dans les temps de brume, le milieu des vallées ſe diſtingue toujours par un peu plus de clarté; & que, dans les temps ſeulement obſcurs, la falaiſe porte une ombre qui empêche de voir les Jetées actuelles.

MEMOIRE.

Telles ſont, ſans doute, les réflexions que fait naître dans l'eſprit de tout homme impartial, la lecture du Mémoire de 1777; & il eſt plus que probable que MM. le Chevalier d'Arcis & de Borda, de l'Académie des Sciences Françaiſes, envoyés ſur les lieux par le Gouvernement, n'euſſent jamais donné leurs ſuffrages à la nouvelle entrepriſe, s'ils n'euſſent ajouté foi à l'expoſé du Mémoire relatif à la multiplicité des naufrages: expoſé infidele & inexact; &, ſur-tout ſi les Marins leur euſſent démontré, comme ils l'auroient fait inconteſtablement, que les naufrages par les vents, & dans les circonſtances dont parle le Mémoire, ſeroient plus fréquents, leurs ſuites plus funeſtes, les

REPONSE.

Ce n'eſt point ſur un état ou tableau des naufrages qui ſont arrivés au Port de Dieppe, que MM. d'Arcis & de Borda ont condamné la Paſſe actuelle, & approuvé la nouvelle: des hommes auſſi inſtruits, ne ſe laiſſent pas perſuader par un Mémoire, par des mots qui n'éblouiſſent que le vulgaire: c'eſt en voyant le local, qu'ils ont jugé la queſtion. Il n'eſt pas beſoin de plans, ni de Mémoires pour juger de la bonté d'un Port, quand on eſt ſur les lieux: le jugement même eſt toujours porté avant qu'on commence le projet; ou plutôt on ne fait un nouveau projet, que quand on a été frappé ſur les lieux, des inconvénients de l'ouvrage exiſtant. Enfin, tous les hommes qui ſont inſtruits, jugent ces queſtions ſur le terrain, & tous ceux qui ſont venus à Dieppe, tous les étran-

MEMOIRE.

moyens de ſecours beaucoup plus difficiles à l'entrée de la nouvelle Paſſe.

Le vuide & l'illuſion du principal motif ſur lequel ſe ſont appuyés les Auteurs du Mémoire de 1777, ainſi démontrés, il ne s'agit plus que de s'occuper des obſervations du 4 Mars 1779.

Les Rédacteurs, de leur réſultat, ont conſidéré le nouveau projet ſous deux points de vue :

1°. Relativement au dehors du Port ;

2°. Par rapport à l'intérieur.

DEHORS DU PORT.

Les courants, les vents, le giſſement des côtes & des rochers étant les principaux objets à conſidérer, relativement

REPONSE.

gers qui n'ont point de préjugés, ni d'intérêt, ont trouvé & trouvent encore tous les jours, que la nouvelle Paſſe eſt le plus heureux projet qu'on puiſſe exécuter pour le Port de Dieppe.

Nous eſpérons que le vuide & l'illuſion, s'il en exiſte dans cette diſcuſſion, ne ſont pas démontrés de notre côté ; puiſque tous les hommes inſtruits, tous les étrangers ont approuvé la nouvelle Paſſe, & que tous les moyens de défenſe des adverſaires, ſe réduiſent à tout blâmer, d'un côté, à tout louer, de l'autre, ſans obſerver aucune meſure : maniere ordinaire de ſe battre quand la cauſe eſt mauvaiſe.

A la bonne heure !

DEHORS DU PORT.

Suivons auſſi.

MEMOIRE.

à la poſition extérieure d'un Port : c'eſt ſous ce triple aſpect que l'ont enviſagé les Rédacteurs des obſervations. — Suivons, comme eux, cette marche ſimple & didactique.

DES COURANTS.

Les courants, ſoit d'ebe, ſoit de flot, ont paru aux Rédacteurs, donner, 1°. un avantage à la Paſſe projetée ; 2°. ils ont annoncé que les diſpoſitions par eux projetées dans l'intérieur du Port, rendroient ces mêmes courants beaucoup moins ſenſibles à la tête des nouvelles Jetées.

Mais d'abord, en général, ces courants n'ont jamais formé un obſtacle réel, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie des navires ou bateaux ; & enſuite les courants qui exiſtent au bout de la Jetée du Port actuel, ſont, aux yeux des Marins expérimentés, extrêmement utiles, lorſque les navires ſont obligés de ſortir par un vent de Nord-Nord-Eſt. De ces for-

REPONSE.

DES COURANTS.

Les digues de barrage qu'on a faites en 1787, ont preſqu'anéanti le courant dans l'intérieur du Chenal : c'eſt une choſe de fait, dont tout le monde convient. Ainſi, ce qu'on s'étoit promis des diſpoſitions projetées, dans l'intérieur du Port, eſt entiérement réaliſé : ce qui doit mériter la reconnoiſſance pour les Auteurs des nouveaux projets, & inſpirer de la confiance pour la ſuite.

Il eſt poſſible, ſans doute, que, par un certain vent, dans une circonſtance particuliere, un violent courant à la tête des Jetées, puiſſe ſervir pour faciliter la ſortie & même l'entrée du Port, parce que chaque choſe, dans ce monde, a ſon pour & ſon contre ; &, pour porter un jugement ſain, il faut balancer les inconvénients & les avantages. Or, s'il arrive un ſeul jour dans l'année, où le violent courant puiſſe ſervir, il incommo-

MEMOIRE.

tes de vents, ils doublent toujours avec peine la pointe ou Cap de l'Ailly; & ſi les courants ſont inſenſibles à l'entrée des nouvelles Jetées, alors ou les navires reſteront au Port, ou bien après leur ſortie, ils ne pourront jamais venir à bout de doubler le cap, & reſteront, par conſéquent, expoſés à tous les dangers de la côte.

Les courants donc procurent plus d'avantages, qu'ils n'entraînent d'inconvénients.

DES VENTS.

Les Rédacteurs des obſervations commencent par convenir que, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie, la poſition du Port projeté, abſtraction faite du giſſement des côtes, ne préſente pas plus d'avantages que d'inconvénients. Ainſi, ſous ce point de vue, en le ſuppoſant exact, il n'y avoit aucune raiſon plauſible pour innover.

REPONSE.

dera tous les autres jours, puiſque les courants ou verholes en général, pouſſent à la côte, & que le navire qui ſe trouve pris par ce courant, ne peut preſque plus ſe gouverner.

Les courants entraînent donc plus d'inconvénients, qu'ils ne procurent d'avantages : d'ailleurs il en reſtera bien aſſez à la tête des nouvelles Jetées, pour le ſervice qu'on en peut tirer.

DES VENTS.

Cet article prouve l'impartialité des Rédacteurs des obſervations : il ſeroit à deſirer que tout le monde les imitât. Il y a toujours cent faces, ſous leſquelles on peut comparer des objets de cette importance, & il doit y en avoir qui préſentent une parité d'avantages : il pourroit même s'en trouver ſous leſquelles l'avantage reſteroit à l'ancienne Paſſe, & que cependant on finît par la condamner ; parce que c'eſt la ſomme des avantages & des inconvénients, qui doit régler le jugement.

MEMOIRE.

Ils prétendent cependant, que pour l'entrée par des vents d'Eſt-Sud-Eſt au Sud-Sud-Eſt, les navires rangeront la Jetée de l'Eſt projetée de plus près l'amure à bas-bord. Ils alleguent les rochers à l'Eſt des Jetées actuelles, les calmes ou faux vents qu'occaſionne à leur entrée, la proximité de la falaiſe, & ils trouvent le même avantage pour la ſortie, avec des vents du Nord-Oueſt au Nord.

On a démontré, en traitant des naufrages, le vuide des objections relatives à l'entrée des navires par les vents d'Eſt-Sud-Eſt conſidérée par rapport aux rochers, calme & faux vents; on ajoutera ſeulement que, pour attaquer le Port actuel par les mêmes vents, il n'a jamais exiſté le plus léger inconvénient; on y entre même ſur les deux bords de vent de Sud-Sud-Eſt, & ſans le moindre danger.

REPONSE.

Il eſt inconteſtable que les rochers qui ſont ſitués tout à côté de la Jetée actuelle de l'Eſt, & qui même la depaſſent, doivent nuire dans certaines circonſtances, & empêcher les navires de s'approcher de la terre, autant qu'ils le feront par la nouvelle Paſſe : mais ce cas étant un peu rare, on n'a pas voulu en faire un argument important; & c'eſt encore une preuve de la meſure que les Rédacteurs ont obſervée dans leur rapport.

Les Rédacteurs ne prétendent pas qu'il y ait un véritable danger à attaquer le Port, par des vents d'Eſt-Sud-Eſt; mais ſeulement qu'il y auroit un petit avantage ſur l'angle de route : & il ſuffit, pour s'en convaincre, de conſidérer les rochers qui dépaſſent la Jetée actuelle de l'Eſt; rochers qui n'exiſteroient pas à l'entrée de la nouvelle Paſſe.

Les vents d'Eſt-Sud-Eſt & Sud-Sud-Eſt qui viennent de Puits, & que l'on vante être ſi propices au Port actuel, le ſeront bien davantage dans le Port projeté, en ce que, dans le dernier, on y entrera bas-bord-amure, vu qu'il n'y aura pas de roches à craindre au bout de la Jetée de l'Eſt, ni de poulier le long de la Jetée de l'Oueſt; & que, dans le Port actuel, il faut de

toute néceſſité y entrer tribord-amure, & c'eſt ſur ce bord que l'on court des riſques.

MÉMOIRE.

Quant à la ſortie par des vents de Nord-Nord-Oueſt, elle eſt très-facile & très-praticable dans le Port actuel, par le moyen d'un renvoi de marée. Cet avantage eſt attaché au local, & on s'en trouvera abſolument privé dans la nouvelle Paſſe.

RÉPONSE.

On dira la même choſe pour la ſortie des vents de Nord-Nord-Oueſt : elle n'eſt pas très-dangereuſe ; mais elle le ſera encore moins, parce qu'il y aura plus d'eau à l'Eſt des Jetées, qu'il n'y en a maintenant, & que l'échouage, s'il avoit lieu, ne ſeroit pas auſſi dangereux : il n'eſt pas exact d'ailleurs, qu'il n'y aura plus de renvoi de marée ; on a dit ſeulement qu'il ſeroit un peu diminué, & c'eſt un grand bien.

A l'égard de la ſortie des navires ou bateaux, avec des vents de Nord-Oueſt & Nord-Nord-Oueſt, ils ſortiront avec plus d'avantage par la nouvelle Paſſe ; parce qu'y ayant plus d'eau, & les dangers qui exiſtent à l'Eſt de la Paſſe actuelle, ne ſe trouvant pas dans celle projetée, il eſt évident que les navires ſortiront plus tôt, & profiteront du flot plus long-temps pour s'élever en mer.

Enfin, en terminant cet article des vents, on obſervera que la Rade de Dieppe ſe trouve, ſous Saint-Nicolas, par les ſept ou huit braſſes d'eau. Or, le Port neuf ſe trouvant plus rapproché à l'Oueſt, les navires qui y ſeront mouillés, auront à peine levé leurs ancres & appareillé à la marée montante, qu'emportés par les courants très-rapides dans les

Un navire mouillé ſous Saint-Nicolas, avec des vents d'Oueſt-Nord-Oueſt & Nord-Oueſt, qui a envie de venir au Port, ne peut lever ſon ancre pour peu qu'il vente, & qu'il ait grande marée de flot : il faut donc qu'il attende qu'il ſoit pleine mer, & même juſant avant d'appareiller. Alors il viendra avec plus d'avantage dans la Paſſe projetée, puiſqu'il y trouvera plus d'eau, & que la Paſſe ſera moins éloignée.

grandes mers, ils ſe trouveront tout à coup portés ſous le vent de leur Port, ou obligés, pour éviter cet inconvénient, (qui n'a jamais lieu par la poſition plus à l'Eſt du Port actuel) de couper leurs cables.

MÉMOIRE.

Du giſſement des Côtes & des Rochers.

Les ſeuls rochers à conſidérer, par rapport à l'entrée & à la ſortie du Port, ſont ceux du Cap de l'Ailly, à l'Oueſt de Dieppe.

Ce Cap, par rapport au Port actuel, dont il eſt éloigné d'environ une lieue & demie, ſe trouve dans l'Oueſt-quart-Sud-Oueſt; par conſéquent ce Port, par rapport à lui, eſt ſitué à l'Eſt-quart-Nord-Eſt.

Or, 1°. un navire venant de l'Oueſt, & doublant l'Ailly, forcé de ſerrer la terre, & trou-

REPONSE.

Du giſſement des Côtes & des Rochers.

Les ſeuls rochers à conſidérer, quand la nouvelle Paſſe ſera faite, ſeront ceux du Cap de l'Ailly : mais, dans ce moment, il faut encore conſidérer ceux qui touchent la Jetée de l'Eſt.

Le Cap de l'Ailly eſt éloigné de la tête de la Jetée actuelle de l'Oueſt, d'environ quatre mille quatre cents toiſes : ce qui, au lieu d'une lieue & demie, fait à peu près deux lieues, en prenant le chemin le plus court, qui eſt la ligne droite.

Ce Cap n'eſt point ſitué à l'Oueſt un quart-Sud-Oueſt, mais bien à l'Oueſt un peu moins du huitieme Sud-Oueſt; & la tête de la Jetée, à l'Eſt un peu moins d'un huitieme Nord-Eſt, par rapport au même Cap.

Nota. On pourroit le ſuppoſer bien orienté ſuivant les Rédacteurs du Mémoire; & l'on va indiquer ci-après, l'erreur qu'ils auroient faite dans la poſition du nouveau projet.

Si on ſuppoſe un Capitaine qui n'eſt pas pratique, & qui donne grand tour au Cap de l'Ailly, avec des vents de terre,

MEMOIRE.

vant, plus il en approche, les vents plus contraires, porte avec beaucoup de peine au Port actuel.

Mais, cette difficulté ne ſera-t-elle pas beaucoup plus grande, lorſqu'un navire venant de l'Oueſt, voudra faire pour le Port projeté ?

La pointe de l'Ailly ſe trouvera, par rapport à lui, dans l'Oueſt, au lieu de l'Oueſt-quart-Sud-Oueſt, poſition du Port actuel, par rapport au même Cap. Voilà donc néceſſairement un quart de rumb de vent de différence, & par ſuite, une plus grande difficulté de gagner le Port, de la même marée. De là la néceſſité pour les navires ayant manqué le Port, de mouiller ſur rade, pour attendre la marée ſuivante; ce qui les expoſera à recevoir les coups de vent Nord-Nord-Oueſt forcés & en tempête, ſuite ordinaire des vents de Sud & Sud-Sud-Oueſt qui les auront amenés.

REPONSE.

peu importe où ſera placé le Chenal, puiſqu'il ne pourra porter ni à l'un ni à l'autre. Mais, ſans cela, un Capitaine ſera toujours le maître de ſe procurer l'entrée, par l'une ou l'autre Paſſe.

Non : la difficulté ſera la même.

La pointe de l'Ailly ſe trouvera, par rapport à la Jetée de l'Oueſt du nouveau projet, dans l'Oueſt, à peu près un ſeizieme Sud-Oueſt, au lieu de l'Oueſt huitieme Sud-Oueſt ; poſition du Port actuel, par rapport à ce Cap : ce qui ne fait que deux dégrés quarante-huit minutes quarante-cinq ſecondes : d'où il ſuit qu'un navire ne ſera pas gêné pour rattraper cette différence ſur quatre mille quatre cents toiſes à peu près de longueur ; qu'il ne lui faudra qu'un inſtant ; ce qui ne l'obligera ſûrement pas à reſter en rade, afin d'attendre la marée ſuivante pour entrer dans le Port. Il ſuffit de jetter les yeux ſur le plan de la côte, depuis le Cap de l'Ailly juſqu'à la tête de la Jetée de Dieppe, pour voir qu'il y a

preſque parité d'avantages, même ſous ce rapport : & ſi l'on convient de quelque différence, c'eſt uniquement pour ne rien diſſimuler ; d'autant que la très-petite perte en queſtion, ſera plus que balancée par la facilité qu'auront les navires, de louvoyer & d'entrer une heure plus tard que par la Paſſe actuelle. Ainſi, tous les malheurs qu'on annonce pour les navires venant de ce côté, n'exiſteront que dans cet écrit.

MEMOIRE.

2°. Les navires ſortant du Port actuel pour gagner l'Oueſt, le font d'autant plus aiſément, que le Port eſt plus large, plus long, & leur laiſſe toujours la reſſource d'un reſtant de marée néceſſaire pour les ſoutenir au vent : ils ſortent, & doublent le Cap de l'Ailly avec les vents de Nord-Nord-Eſt ; puiſque ce Port, par rapport à ce Cap, eſt à l'Eſt-quart-Nord-Eſt.

REPONSE.

Ce ſera la même choſe pour le Port projeté, puiſque la différence n'eſt pas ſenſible.

Mais on ne voit pas pourquoi un Port long & large donne plus de facilité pour ſortir, & profiter d'un reſte de marée. Si le Port eſt large, il contiendra plus de navires ; & ſi le Chenal eſt long, (car la longueur ne peut s'entendre que du Chenal) il en ſera plus de temps à gagner le large : mais pour ſortir plutôt, & profiter d'un reſte de marée, il faut que le navire puiſſe ſortir pendant que la mer monte : c'eſt un avantage que les nouveaux projets ont procuré par le barrage de la vallée. Tout le monde ſait qu'avant ce travail, les navires ne pouvoient entrer qu'avec le flot, & ſortir qu'avec l'ebe ; au lieu que, depuis ces travaux, ils ne conſultent plus que le tirant d'eau du navire, ſoit pour entrer, ſoit pour ſortir. Cet avantage augmentera encore beaucoup par la nouvelle Paſſe, parce qu'y ayant huit pieds plus d'eau dans le Chenal, les navires entreront & ſortiront plutôt & plus tard, que par la Paſſe actuelle.

Mais les navires ſortant du Port projeté, pour gagner les

La nouvelle Paſſe ſera de même largeur que l'ancienne, &

MEMOIRE. *REPONSE.*

mêmes parages, ayant à traverſer une Paſſe plus étroite, plus courte, perdront la reſſource des courants pour les ſoutenir au vent; & cette Paſſe ſe trouvant, par rapport à l'Ailly, ſituée dans l'Eſt, ils perdront auſſi, eu égard à l'ancienne, un quart de rumb de vent.

même un peu plus grande; car il ne faut pas conſidérer la largeur de la Paſſe actuelle, d'un mur à l'autre, puiſque le galet en obſtrue plus de la moitié: il ne faut conſidérer que le vuide que font les Ecluſes de chaſſe; vuide qui n'eſt que de dix-huit à dix-neuf toiſes au plus: & comme elles feront plus d'effet, quand elles chaſſeront devant elles, il ſera très-facile d'entretenir le Chenal ſur vingt toiſes de largeur, toujours parfaitement purgé de galet.

Enfin, les navires ne perdront que deux dégrés & demi environ; & ce petit déſavantage ſera plus que compenſé par le grand avantage de pouvoir ſortir & entrer une heure plus tôt, & une heure plus tard.

Cependant, diſent les Rédacteurs des obſervations, il a été tiré deux lignes droites à la tête des Jetées d'Aval, de l'une & de l'autre entrée; & les deux angles qu'elles ont formés, n'a donné entr'eux qu'une différence peu ſenſible, de trois dégrés. Cette aſſertion eſt inexacte; la poſition reſpective des deux Jetées étant, par rapport à l'Ailly, très-ſtrictement celle que nous avons indiquée ci-deſſus, il eſt de la derniere évidence, que la différence de l'angle eſt néceſſairement de huit dégrés, au lieu de trois.

Ce qu'on a avancé, on le prouve par le plan ci-joint, de la côte, depuis le Cap de l'Ailly juſqu'à la tête de la Jetée de Dieppe. Il faut, pour le démentir, prouver que l'angle tracé eſt faux; & cela ne peut ſe faire que ſur place, le graphometre à la main.

Quant à l'ouverture qu'un

Inconteſtable, quand les ob-

Capitaine

MEMOIRE.

Capitaine doit donner, lorſqu'il ſe trouve avec ſon navire ſous la pointe de l'Ailly, elle doit être telle que le réſultat des obſervations la déſignent.

Mais, ſi les Capitaines qui connoiſſent les attérages, en prenant les amets indiqués dans les obſervations, ſeront dans le cas d'arriver également à l'un comme à l'autre Port; il faut convenir, d'un autre côté, que les Capitaines étrangers, qui redoutent toujours ce Cap, donnent plus de tour pour le doubler; que par conſéquent, ils attaqueront toujours plus facilement l'ancien Port, que le nouveau.

Au ſurplus, comme il pourroit paroître étonnant que les Marins trouvaſſent plus de difficulté de doubler l'Ailly, en ſortant du Port projeté, par un vent de Nord-Nord-Eſt, tandis que l'on convient qu'ils peuvent y entrer par un vent de Sud-Sud-Oueſt; on répondra que des vents de Nord-Nord-Eſt, la mer étant toujours plus groſſe,

REPONSE.

ſervations ſont juſtes & bien faites.

Nous avons prouvé que la différence étoit infiniment petite; que le très-léger déſavantage qui en réſultoit pour la nouvelle Paſſe, étoit plus que racheté par la facilité qu'aura le navire, d'entrer ou de ſortir du Port, une heure plutôt, & une heure plus tard que par la Paſſe actuelle.

Nous ne ferons pas, comme les Adverſaires, qui ne trouvent rien de bon dans le projet que nous défendons, & qui, au contraire, y trouvent tout mauvais: nous convenons que les vents de la partie du Nord rendent la mer plus dure ſur nos côtes, que ceux qui viennent des terres.

les navires dérivent beaucoup plus ; inconvénient auquel ils ne ſont pas expoſés par des vents de Sud-Sud-Oueſt, la mer étant alors plus douce & plus tranquille, par l'abri de la côte.

MEMOIRE.

En ſuivant, pas à pas, la marche du Rédacteur des obſervations, ce ſeroit ici le lieu de parler de la différence, de la quantité d'eau qui entrera dans les deux Ports ; de répondre à ce qui eſt objecté relativement aux rochers qui ſe trouvent à l'Eſt : mais on eſt déja entré dans les plus grands détails ſur le dernier de ces deux points, en traitant des naufrages ; & le premier étant un des objets relatifs à l'intérieur du Port, il y ſera traité & diſcuté.

Mais, avant de terminer cet article, il convient de faire enviſager le plus grand des inconvénients qui eſt attaché à l'ouverture de la nouvelle Paſſe; inconvénient ſur lequel le Mémoire de 1777 & les obſervations de 1779 gardent le plus profond ſilence.

On avoit annoncé depuis long-temps, que, préciſément

REPONSE.

Comme nous ſuivons pas à pas le Rédacteur de ce Mémoire, & qu'il n'y a rien dans ces deux articles à éclaircir, nous paſſons à d'autres.

Nous croyons connoître mieux que les antagoniſtes, le

vis-à-vis de l'endroit où l'on ſe propoſe d'ouvrir la Paſſe projetée, il ſe trouvoit un banc de roc & de ſable à une diſtance bien peu conſidérable ; que ce roc, par ſa poſition, expoſeroit les navires, bateaux & chaloupes, aux plus grands dangers, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie. Pluſieurs Marins aſſuroient avoir paſſé ſur cette roche, y avoir trouvé la mer plus houlleuſe & plus difficile que dans tout autre endroit de la rade. Pour s'aſſurer enfin de ſon exiſtence & des ſuites terribles que ſa poſition, préciſément à l'entrée du Port, pourroit occaſionner, trois Capitaines de navires & pluſieurs Pilotes lamaneurs s'y ſont rendus avec la ſonde ; & voici le réſultat de leurs obſervations.

fonds de la rade de Dieppe, puiſque nous avons un plan des ſondes faites avec le plus grand ſoin, le 3 Mars 1777, & jours ſuivants.

Une très-petite portion de la rade, en face de la nouvelle Paſſe, offre effectivement à la ſonde, une réſiſtance qui l'a fait déſigner, ſous le nom de roc, dans le Plan des ſondes ci-joint ; mais, comme ce terrain eſt au niveau du reſte de la rade ; qu'il eſt couvert de quatre & cinq pieds d'eau, dans les baſſes-mers ; & qu'il ne peut gêner en rien l'entrée des navires dans le nouveau Chenal, on n'avoit point cherché à conſtater la nature de ce roc.

Cependant, depuis qu'on a voulu en faire une objection importante, on a tâché, par différents eſſais, de connoître la nature de ce roc, comme on le voit par le procès-verbal joint à la fin de ce Mémoire.

On n'a trouvé que des amas de bittes iſolées, de gros galets roulés, débris des falaiſes, ſemblables à ceux qui ſe trouvent à la laiſſe des baſſes-mers de vive-eau, le long des côtes, & principalement dans les anſes où les Entrepreneurs du Port vont chercher celles qu'ils emploient dans la maçonnerie. Ces bittes dont on voit pluſieurs toiſes cubes, approviſionnées ſur le Perré, ſont de *ſilex*, plus ou moins rondes, couvertes d'herbes marines & de glands de mer. Accumulées à la laiſſe de baſſe-mer, & dans les anſes où elles ſont retenues par leur

maſſe, elles ne relevent pas pour cela la plage ; & ſi on les poſoit ſur un ſol uni, elles rouleroient dans les gros temps, juſqu'à ce qu'elles trouvaſſent une retraite qui les mît à l'abri : cela eſt parfaitement conforme aux loix de la Nature, & à ce que nous voyons ici. Effectivement, il eſt inconteſtable que la vallée d'Arques étoit beaucoup plus profonde autrefois; qu'elle s'eſt relevée comme toutes les vallées du monde, par des alluvions ſucceſſives; ce qui prouve que les falaiſes ne doivent point ſe trouver au milieu de cette vallée, & même que la nature de ces alluvions doit varier ſelon qu'elles ſont éloignées de la mer. Les alluvions, dans le fond de la vallée, doivent être de ſable que la mer charrie avec facilité : ſous la ville, elles doivent être de galet ; & les bittes, les gros cailloux que leur maſſe n'a pas permis de porter très-loin, doivent s'être arrêtées à l'embouchure de la vallée. Ainſi le fait eſt d'accord avec le raiſonnement.

Au ſurplus, ce lit de bittes ne peut gêner en rien. 1°. Il eſt toujours couvert de quatre à cinq pieds d'eau, pendant que les rochers à l'Eſt de la Paſſe actuelle découvrent de quatre & cinq pieds : ce qui fait une différence de huit & dix pieds.

2°. Cela ne peut occaſionner de briſants, ni rendre la mer plus dure; puiſque ce lit de bittes eſt au niveau du reſte de la plage.

3°. Le nouveau Chenal ne pouvant ſe creuſer qu'au niveau des baſſes-mers de vive-eau, & le lit de bittes en queſtion étant encore plus bas de quelques pieds, il ne peut nuire en aucune maniere, à l'entrée des navires.

MEMOIRE.

Ils ont trouvé, en partant de l'Eſt, & allant droit à l'Oueſt, préciſément vis-à-vis la digue de garantie, & à un jet de pierre de l'ouverture de la nouvelle Paſſe, un banc de roc & grès, qui s'étend ſur une lon-

REPONSE.

Cette déclaration eſt à peu près conforme au plan des ſondes que nous avons : mais à quoi pourroit nuire un banc de marne ou de bittes, éloigné de plus de cent toiſes du Chenal, & qui ſeroit quatre à cinp pieds au-deſſous des plus baſſes-mers de

MEMOIRE. *REPONSE.*

gueur d'environ 200 toiſes, ſur plus de 20 braſſes ou 100 pieds de largeur.

vive-eau, plus bas que ne pourra jamais être le fond du Chenal, & qui eſt enfin au niveau de la rade ?

Le Procès-verbal du pieu chaſſé à quarante-une toiſes de l'eſtacade, va, par un calcul ſimple, diſſiper toutes les inquiétudes.

Le 25 Juillet 1789, entrant dans le quatrieme jour de Lune, la mer étant haute à une heure cinq minutes après-midi, elle a monté vingt-trois pieds trois pouces au-deſſus du pied de la digue, ou eſtacade conſtruite pour l'enceinte de la nouvelle Jetée, ci » » » » » 23 pieds 3 pouces.

Le même ſoir, à la mer-baſſe, il a été battu en moins de dix-huit minutes, un pieu de dix pieds de longueur, à quarante-une toiſes de cette digue, dont le deſſus eſt plus bas que le pied de ladite eſtacade de » » » » » » » 4 11

Le pieu étant entré facilement, on doit croire qu'il n'a pas trouvé de la roche : pourquoi il faut porter toute la longueur, ci » » » » » » » » 10

38 2

Mais les jours de grande marée d'Equinoxe, la mer monte plus haut que ce jour, d'un pied quatre pouces : il convient donc de les porter ici, ci » 1 4

TOTAL » » » » » 39 pieds 6 pouces.

Il y a donc du deſſus des plus hautes-mers d'Equinoxe au-deſſous du fond du pieu, trente-neuf pieds ſix pouces, ſans rencontrer le ſol ou roche. Or, on ne demande que trente pieds d'eau aux têtes des Jetées : le Port pourroit donc ſe creuſer en avant deſdites Jetées, de neuf pieds ſix pouces, ſans rencontrer la roche qu'on a donné comme un obſtacle invincible pour la conſtruction du nouveau Port.

MEMOIRE.

Des deux côtés de ce banc, il en exiſte deux autres, de ſable, couverts lors de la viſite des Capitaines & Pilotes : ſavoir ; celui de roc, de trois pieds & demi d'eau, & ceux de ſable, d'environ cinq pieds; & enfin, au large du banc de roches, ſe trouve un autre banc de ſable qui l'excede d'environ ſept à huit pouces.

REPONSE.

Il n'exiſte point dans la rade de Dieppe, ce qu'on peut appeller des bancs ; la rade eſt en général très-unie, comme on le voit par le plan des ſondes : ſeulement le terrain pourroit changer de nature à la ſuperficie, ſelon les vents. Quand la mer eſt tranquille & baſſe, on ne voit que du ſable, ſur lequel les Pêcheurs vont chercher des vers, à marée-baſſe ; & plus loin, ils vont avec leurs *bouteux*, pêcher des ſalicoques; pêche qui ne peut ſe faire que ſur un fonds uni.

Quand la mer eſt très-tourmentée, alors le ſable diſparoît : le lit de bittes ſe découvre, & le fonds de la plage, quoique raboteux, reſte toujours ſur une pente uniforme.

Si, avant de décider l'ouverture de la nouvelle Paſſe, on eût fait cette découverte, certainement on en eût abandonné le projet.

Avant de décider l'ouverture de la nouvelle Paſſe, on s'étoit aſſuré par des ſondes, qu'il n'y avoit point de rochers, du moins à une hauteur qui pût nuire ; comme on le voit par le Plan déja cité, du 3 Mai 1777, & jours ſuivants. L'inſpection ſeule du local ſuffit même, pour donner à cet égard, la préférence à la nouvelle Paſſe, puiſque dans le temps des équinoxes, où la mer ſe retire plus bas, on n'y a jamais vu de bancs de rochers (ce qui eſt démontré par le pieu chaſſé) ; au lieu que le fonds de la Paſſe actuelle eſt, d'un bout à l'autre, un rocher élevé de quatre, cinq & ſix pieds au-deſſus des baſſes-mers de vive-eau, ſur lequel on marche, qu'on voit des yeux, & qu'on touche des pieds & des mains.

Et en effet les vents étant des parties depuis l'Oueſt paſ-

Tous ces malheurs ne menacent que la Paſſe actuelle, puiſque c'eſt

MEMOIRE.

ſant par le Nord, juſques & compris le Nord-Eſt, la mer y eſt plus impétueuſe que dans tout autre endroit de la rade. Les navires & grands bateaux, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie, y courront les plus grands dangers. Ce ſeront ſurtout les Pilotes lamaneurs, dont les fonctions ſont ſi importantes & ſi néceſſaires, qui s'y trouveront les plus expoſés. A peine y a-t-il de l'eau dans le Port, qu'ils en ſortent avec leur frêle barque, pour aller au-devant des navires. S'ils ſortent avec peu de vent, ils trouveront ſur ces bancs de roc & de ſable, une mer plus groſſe & plus courte que dans tout autre endroit; & il leur ſera impoſſible de ſurmonter le paſſage. S'ils rentrent avec un vent un peu forcé, ils trouveront au même endroit, une mer groſſe & agitée; ils gouverneront à peine; & ſouvent ces bancs de roc & de ſable ſeront leur tombeau : les navires eux-mêmes, forcés d'y paſſer par un grand vent, éprouveront une mer groſſe & maigre; quelquefois il leur deviendra impoſſible d'y gouverner; les navires courront riſque de ſe perdre, ainſi que leurs équipages. L'expérience a démontré que ces triſtes effets ſont inévitables; que, dans tout autre endroit de la mer où il exiſte un banc de ſable ou roche plus élevé

REPONSE.

là que la mer a le moins de profondeur, & que ſon fonds eſt viſiblement du rocher. A-t-on jamais vu aucuns bâtiments, aucuns bateaux pêcheurs, pendant la harengaiſon, perdre leurs ancres à l'endroit dont on parle? leurs cables ont-ils été coupés par les basfonds? On voit cependant, ſur ces endroits, qu'on ſuppoſe dangereux, ces bateaux ſouvent chargés de poiſſon, attendre à l'ancre, l'inſtant de la mer montante pour entrer dans le Port, ſans qu'ils y ſoupçonnent le moindre danger! Avouons donc qu'on ne peut s'empêcher de convenir, que c'eſt une exagération ridicule & imaginaire.

que le fonds, la mer y eſt plus clapoteuſe, plus groſſe ; & il eſt palpable que ces effets doivent être d'autant plus ſenſibles, que le banc eſt plus près du niveau de la mer, & qu'il ſe trouve peu d'eau dans l'endroit où il eſt ſitué.

MEMOIRE.

Les dangers auxquels ſeront expoſés les navires, bateaux & barques, ne ſeront pas les ſeuls inconvénients que ces différents bancs pourront occaſionner. Le galet chaſſé par les Ecluſes de chaſſe, pourra s'y amonceler ; il y trouvera un point d'appui, & y formera par la ſuite, un poulier ou maſſe que rien ne pourra ébranler.

REPONSE.

Ceci eſt encore contre la Paſſe actuelle, puiſque le fonds en eſt plus élevé que celui de la nouvelle Paſſe, & que le rocher découvre de mer-baſſe, ſur-tout du côté de l'Eſt : ce qui fait un batardeau qui arrête le galet que les Ecluſes & les vents d'Oueſt chaſſent. Auſſi exiſte-t-il toujours un banc de galet qui barre l'entrée actuelle, & qui ne s'échappe que quand il eſt élevé au-deſſus de ces mêmes rochers qui font batardeau.

Ce ſont là des faits : tout le monde peut aller ſur le rocher & ſur le banc de galet qui découvre de mer-baſſe, en face de la Paſſe actuelle ; pendant qu'à pareille hauteur, vis-à-vis la Paſſe projetée, il y a toujours quatre à cinq pieds d'eau de mer-baſſe, & un fonds très-uni.

Quoi qu'il en ſoit, il eſt probable que l'exiſtence de ces bancs de roc & de ſable, connue depuis le commencement des travaux, a déterminé ceux qui les conduiſent, à prolonger le moins poſſible, les nouvelles Jetées.

Les bancs de ſable, ni même ceux du roc, dont on parle ici, n'ont pu déterminer la poſition des nouvelles Jetées, puiſque les pieux de la digue de garantie, qui ſont le plus au large, ſont ceux qui ont enfoncé le plus facilement. On a mille témoins de ce fait : nous y ajouterons encore la preuve du pieu nouvellement chaſſé à quarante-une toiſes de l'eſtacade. Si donc on n'a pas porté les Jetées

tées plus en mer, c'eſt uniquement par les raiſons contenues dans le Mémoire lu à l'Aſſemblée des Ponts & Chauſſées, en 1787 (1); raiſons qui tiennent au principe des choſes, & non pas à des difficultés imaginaires.

MEMOIRE.

Cependant on voit, dans le réſultat des Obſervations du 4 Mars, que MM. les Ingénieurs & les Capitaines qu'ils conſulterent alors, convinrent qu'il ſeroit avantageux de porter la tête des nouvelles Jetées le plus au large qu'il ſeroit poſſible; qu'il étoit néceſſaire ſur-tout que celle de l'Oueſt dépaſsât l'autre, de 50 toiſes, ou 300 pieds.

Et en effet, plus les Jetées ſeroient prolongées, moins le galet étoit dans le cas d'y pénétrer, plus les navires entrants, ſe procuroient le temps néceſſaire pour faire les manœuvres, qui ſeules étoient dans le cas de les empêcher de s'aller briſer, ou contre la tête des Ecluſes, ou contre les navires amarrés au Quai; enfin, plus la Jetée de l'Oueſt auroit dépaſſé celle de l'Eſt,

REPONSE.

La tête de la Jetée de l'Oueſt ſera à cinquante toiſes de la tête de la Jetée de l'Eſt, ainſi que cela eſt demandé. Quant à la longueur du nouveau Chenal, elle eſt fixée par les principes & l'expérience des autres Ports. Nous renvoyons encore ſur cela, au Mémoire lu en 1787.

Nous renvoyons encore au même Mémoire. Au ſurplus, on ſe trompe en diſant que le galet entreroit moins dans le Port, ſi les Jetées étoient plus longues : il y entreroit également, dès qu'une fois il auroit gagné la tête de la Jetée de l'Oueſt. Mais ſi le Chenal étoit trop long, les Ecluſes auroient moins de force pour chaſſer le galet & approfondir le Chenal; & comme les eaux ont beſoin d'une pente pour courir, & que cette pente eſt fixée d'un bout, par la laiſſe de baſſe-mer, il s'en-

(1) Voyez ce Mémoire.

plus les navires entrant avec des vents de la partie du Sud. au Sud-Oueſt, auroient eu de facilité de donner un grêlin à terre, & de s'y appuyer avant de toucher à la Jetée de l'Eſt.

ſuit que, plus le Chenal ſera long, plus le fonds du Port ſera élevé, & moins il y montera d'eau. Effectivement, ſuppoſons à l'eau des chaſſes, trois lignes de pente par toiſe : ſi un Chenal a cent toiſes de long, le fonds du Port ſera élevé au-deſſus de la baſſe-mer, de trois cents lignes, faiſant deux pieds un pouce ; & comme la mer s'éleve de trente pieds au-deſſus de la baſſe-eau, il en montera dans ce Port, vingt-ſept pieds onze pouces. Si le Chenal a deux cents toiſes de longueur, il ne montera plus dans le Port que vingt-ſept pieds dix pouces : ſi le Chenal a quatre cents toiſes de long, il n'y montera plus que vingt-un pieds huit pouces ; enfin, s'il avoit huit cents toiſes de long, il n'y monteroit que treize pieds quatre pouces, &c.

On voit donc qu'il y auroit de grands inconvénients à faire le Chenal trop long, & qu'il exiſte des principes dont on ne peut s'écarter.

Pourquoi donc, malgré les avantages que l'on trouvoit alors à prolonger la Jetée de l'Oueſt, à lui faire dépaſſer celle de l'Eſt, de 50 toiſes, a-t-on diſpoſé les choſes de maniere, que la nouvelle Jetée de l'Oueſt ſe trouvera, & moins au large que celle de l'Eſt du Port actuel, & dépaſſera moins celle de l'Eſt? Pourquoi? Parce que l'on s'eſt

La diſtance de cinquante toiſes entre les deux têtes de Jetées (1), eſt fixée d'après la longueur que doit avoir le grêlin ſur lequel le navire doit s'appuyer, pour ne pas toucher la Jetée de l'Eſt ; & cette diſtance exiſtera dans le nouveau projet : mais l'hiſtoire du banc de rocher qui a empêché de ſe porter plus au large, eſt ſuffiſamment réfutée & anéantie.

(1) Au Tréport, à Dunkerque, la diſtance entre les deux Jetées, n'eſt que de quarante-cinq toiſes ; à Fécamp, de 40, &c.

apperçu que ces bancs de roc & de ſable s'oppoſoient à un pareil prolongement ; que par conſéquent il falloit renoncer à une opération qu'on avoit jugée auparavant d'une abſolue néceſſité.

MEMOIRE.

Enfin l'exiſtence ſeule de ces différents bancs rend l'exécution du nouveau projet abſurde, barbare même. Cet inconvénient fût-il le ſeul, il ſuffiroit pour le faire totalement abandonner : mais il en eſt encore qui entraîneront des déſaſtres d'un autre genre ; & c'eſt dans l'intérieur du Port, que les navires & bateaux y ſeront expoſés (2).

REPONSE.

On ſait à quoi s'en tenir ſur l'exiſtence prétendue de ce banc ; & nous renvoyons aux réponſes ci-deſſus, & au Procès-verbal des ſondes. Mais, en l'admettant pour un moment, comme il ſeroit toujours caché ſous l'eau, & au niveau du reſte de la plage, il ne pourroit nuire à l'entrée des navires ; c'eſt comme s'il exiſtoit à mille pieds au-deſſous de l'eau ; & quand il n'exiſteroit pas du tout, les navires ne pourroient entrer dans le Port une minute plus tôt ; parce que le fonds de la plage ſeroit toujours à la même hauteur, & que celui du Chenal, ne ſera jamais auſſi bas que le banc de cailloux. Le rocher qui retarde véritablement l'entrée des navires, c'eſt

(2) A l'inſtant où ce Mémoire étoit ſur le point d'être rédigé, ſes Auteurs apprennent que non-ſeulement on aſſure que ces bancs de roc & de ſable n'expoſeront à aucuns dangers réels, les navires & bateaux, ſoit à leur entrée, ſoit à leur ſortie, mais même qu'on en nie l'exiſtence. Le fait eſt trop important pour ne pas mériter la plus exacte vérification ; & ſi Meſſieurs de la Chambre du Commerce, pour qui ce Mémoire eſt ſpécialement deſtiné, trouvent qu'il mérite d'être pris en conſidération, il leur ſera facile de s'aſſurer de la vérité du fait, en ordonnant un procès-verbal exact & circonſtancié, de la ſituation préciſe de ces différents bancs, de leur nature, du plus ou moins de diſtance où ils ſe trouvent du niveau de la mer, ſoit d'ebe, ſoit de flot. Ne ſeroit-il pas même très-ſage, pour éviter tout ſoupçon, d'ordonner que cette viſite ſe fît en préſence de ceux que l'on connoît les plus attachés au nouveau Projet ?

celui qui tapiſſe le fonds du Chenal actuel ; parce qu'il eſt élevé de quatre, cinq & ſix pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer, & que lorſqu'elle a déja monté de cinq à ſix pieds, elle n'eſt encore qu'au niveau des rochers ; pendant que, dans la nouvelle Paſſe, il y aura déja à cette époque, huit à neuf pieds de hauteur d'eau pour le paſſage des navires. Il eſt donc abſurde & barbare (pour nous ſervir des termes du Rédacteur) de s'y oppoſer.

Enfin, ſi les navires peuvent paſſer pardeſſus les rochers qui tapiſſent le Chenal actuel, ils paſſeront vraiſemblablement bien auſſi pardeſſus celui qui eſt de neuf à dix pieds plus bas.

MÉMOIRE.

Nouvelle Entrée conſidérée par rapport à l'intérieur du Port.

Tout homme impartial ſera forcé de convenir qu'un navire entrant dans la Paſſe projetée, par un vent forcé, ſoufflant du large, ſur-tout par un vent de Nord-Oueſt au Nord-Nord-Oueſt, par exemple, par lequel il ſera forcé, pour gouverner, de porter autant de voiles qu'il eſt poſſible, ira ſouvent ſe briſer contre les Ecluſes ou contre les Quais, ou enfin contre les navires ou bateaux qui ſeront amarrés.

Et en effet, 1°. l'eſpace qu'ils auront à parcourir depuis l'entrée de la nouvelle

REPONSE.

Nouvelle Entrée conſidérée par rapport à l'intérieur du Port.

Un homme impartial n'avancera pas un fait, ſans s'appuyer ſur des exemples & des principes : le Chenal auroit deux lieues de long, qu'on pourroit dire : les navires ſe briſeront en entrant dans le Port. Au ſurplus cet article eſt diſcuté dans le Mémoire lu en 1787, & nous y renvoyons.

L'eſpace à parcourir dans la nouvelle Paſſe, ſera moins conſidérable que celui de la Paſſe ac-

MÉMOIRE. *RÉPONSE.*

Paſſe, juſques aux Ecluſes ou Quais, ſera infiniment moins conſidérable que celui qu'ils ont à traverſer de l'entrée de la Jetée actuelle juſques au Port.

tuelle : mais comment peut-on donner la longueur actuelle du Chenal, comme une donnée invariable ? ſur quoi eſt-elle établie ? Chaque Port a une longueur de Chenal, plus ou moins conſidérable : Cherbourg, le Havre, Fécamp, Saint-Valery, Dieppe, le Tréport, Calais, Dunkerque, Oſtende, &c. chacun de ces Ports a un Chenal plus ou moins long, & tous ont été alongés ſucceſſivement pour arrêter les alluvions, juſqu'à ce que cet alongement devenant très-préjudiciable, il a fallu trouver un autre moyen de ſe débarraſſer des alluvions.

Le Chenal de Dieppe eſt dans ce cas : il a été ralongé à différentes fois. Les Auteurs de ce Mémoire, qui ſe ſont oppoſés, il y a dix ans, à la conſtruction des Ecluſes de chaſſe, vouloient qu'on le ralongeât encore, la longueur du Chenal actuel eſt donc fixée par le hazard du moment. Il y a cinquante ans, il étoit plus court : il l'étoit encore davantage, il y a cent ans ; il ſeroit encore plus long, ſi on les avoit crus il y a dix ans. On voit donc combien il eſt ridicule de dire : le nouveau Chenal ne ſera pas aſſez long, parce qu'il ſera plus court que celui qui exiſte.

Au ſurplus, l'eſpace à parcourir en ſuivant la nouvelle Paſſe, ne ſera pas *infiniment* moins conſidérable que l'eſpace à parcourir dans la Paſſe actuelle ; l'un eſt de quatre cents quatre-vingt toiſes, l'autre de deux cents ſoixante-dix toiſes. Il n'y a là rien *d'infini* : la différence eſt preſque de moitié ; voilà le vrai.

2°. Les nouvelles Jetées formeront une ligne preſque droite, & les Jetées actuel-

C'eſt parce qu'on fait un projet à neuf, qu'on n'eſt point gêné par le local ; on fait pour le

les décrivent une courbe très-conſidérable.

mieux : au lieu que quand on côtoie à pluſieurs repriſes, une falaiſe & une riviere, l'ouvrage eſt forcément contourné, mal lié, ſans plan & ſans principe.

3°. A peine entrés dans les Jetées actuelles, les vaiſſeaux ſe trouvent à l'abri des vents, d'un côté, par les maiſons voiſines, de l'autre, par la falaiſe ; tandis que les vaiſſeaux, une fois entrés dans la Paſſe projetée, ſeront expoſés à toute la violence des vents ſoufflant du large.

Les vaiſſeaux qui entrent dans la Paſſe actuelle, ont cent vingt toiſes à courir avant d'être vis-à-vis des maiſons, & ils n'en auront que cent dix à courir par la nouvelle Paſſe. Il eſt vrai qu'il n'y a pas de falaiſe à côté ; mais on ne parviendra pas à nous faire regretter cette falaiſe, qui d'ailleurs n'abrite sûrement pas des vents ſoufflant du large.

En vain, pour ſe garantir du danger, voudront-ils faire uſage des moyens qu'ils emploient à l'entrée du Port du Havre ; en vain prendront-ils la ſage précaution d'avoir, ſur l'arriere de leur navire, une ancre prête à jeter & à mouiller : pour le faire avec ſuccès, il faudroit du moins qu'ils trouvaſſent un terrain propre à recevoir l'ancre, & à la conſerver ; mais le terrain qui ſe trouvera entre les deux Jetées, ne ſera-t-il pas ou trop dur ou

On peut aſſurer ces Meſſieurs, que le fonds du nouveau Chenal ſera du ſable & du galet ; ainſi on pourra y jetter l'ancre : mais les claires-voies qui briſeront la lame ; la grande largeur de l'Avant-Port qui amortira le reſte ; la facilité qu'aura le navire de tourner à droite ou à gauche en entrant dans le Port ; la facilité même qu'il aura en braſſeyant vent-deſſus, & en ralinguant : tout cela rendra le ſervice de l'ancre infiniment rare, pour ne pas dire inutile.

trop mou ? A-t-on ſongé à faire à cet égard, les vérifications néceſſaires?

MEMOIRE.

Il eſt encore eſſentiel d'obſerver que l'ouverture de la Paſſe projetée, devant être beaucoup plus étroite que l'ancienne, les équipages des navires entrant dans le Port de Dieppe, étant preſque toujours peu nombreux, ils ne pourront s'occuper à la fois de deux manœuvres eſſentielles & néceſſaires; celle de ſerrer les voiles immédiatement après leur entrée entre les deux Jetées, & celle de jetter l'ancre, pour éviter d'aller ſe briſer contre les Ecluſes ou contre les Quais.

Les Rédacteurs des Obſervations obſervent cependant, qu'un navire pouſſé par un vent ſoufflant du large, aura toujours le temps, en paſſant du Chenal dans l'intérieur du Port, de venir au vent ſur un côté ou ſur l'autre; d'arrêter ſon erre, en braſſeyant vent-deſſus, ou en ralinguant; & que la diſtance qui ſe trouve entre le Chenal & les Ecluſes, eſt aſſez conſidérable pour exécuter les manœuvres néceſſaires pour les éviter.

RÉPONSE.

Il eſt encore eſſentiel d'obſerver, que la largeur de la Paſſe ne fait rien ici, & que les équipages des bateaux de Dieppe ſont preſque toujours plus nombreux que dans les autres Ports qui font le grand Commerce.

C'eſt ce qu'on ne devroit pas conteſter.

MÉMOIRE.

On a répondu d'avance, en obſervant que, pour attaquer le Port, de vent Nord-Nord-Oueſt, il eſt d'une abſolue néceſſité, pour gouverner avec facilité, que le navire ait preſque toutes ſes voiles dehors ; que par conſéquent il ſe trouvera néceſſairement emporté ſur l'Ecluſe qui eſt placée en face du Chenal. La diſtance qui ſe trouve entr'elle & la Paſſe, ne ſera que de 300 pieds environ ; par conſéquent pas aſſez conſidérable pour les éviter, ſe trouvant alors emporté & par le courant & par le vent, & aſpiré, en quelque ſorte, par les Ecluſes.

RÉPONSE.

Il n'eſt pas néceſſaire que le navire ait toutes ſes voiles dehors pour entrer dans le Port, ni même dans le Chenal, ſi le vent eſt grand largue, & preſque arriere. C'eſt une aſſertion qu'aucun Marin de bonne foi n'oſera faire : nous obſervons encore, qu'il y a environ cinq cents pieds, & non pas trois cents de l'entrée du Port, juſqu'aux Ecluſes de chaſſe ; enfin, que pour connoître la fuite d'un navire, il faut compter de la tête des Jetées, & alors on trouvera deux cents ſoixante-dix-toiſes ou ſeize-cents vingt pieds juſqu'aux Ecluſes.

Quant à l'aſpiration des navires par les Ecluſes de chaſſe, l'effet ne ſera ſenſible qu'à environ dix toiſes des Ecluſes, parce que l'Avant-Port étant très-large, le courant d'eau n'y ſera pas ſenſible ; les courants étant toujours en raiſon inverſe des ſections.

Ajoutons encore que, ſi l'aſpiration des Ecluſes étoit reconnue dangereuſe, on pourroit faire entrer l'eau dans la retenue, par une Ecluſe ſituée vis-à-vis l'extrémité du Cours, comme on le voit dans le Plan général.

D'ailleurs, quand il pourroit éviter ce danger, en portant à tribord ou à bas-bord, il en courroit un autre, puiſqu'il ſe porteroit néceſſairement

Il eſt à préſumer que les navires qui ſe trouveront dans le Port, ſeront à Quai, & qu'ayant quatre cents cinquante pieds de largeur, le navire entrant pourra manœuvrer au milieu, ſans

MÉMOIRE.

ment ſur les navires ou bateaux qui l'auroient précédé, ou ſur ceux même qui ſeroient amarrés au Quai, qui, ayant à craindre le même choc des navires ou bateaux arrivant après eux dans la même marée, ſeroient obligés de faire la même manœuvre.

Cet inconvénient ſera encore plus ſenſible dans le Port de Dieppe, que dans tout autre, principalement dans les mois d'Octobre & de Novembre, où il n'eſt pas rare de voir entrer, pour ainſi dire, ſoixante ou quatre-vingt bateaux par marée; temps enfin où journellement, pendant ces deux mois, il en entre ou ſort trente ou quarante de la même marée.

L'avantage qu'on auroit dans le nouveau Port, de pouvoir changer un navire de place, dès l'inſtant où il ſeroit à flot, eſt maintenant le même dans le Port exiſtant. Depuis que la

RÉPONSE.

toucher les autres. On peut encore pratiquer une ou deux cales d'échouage au midi, à une certaine diſtance des Ecluſes. Enfin, ces événements ſeront très-rares, & peut-être n'arriveront pas. Mais, comme on ne peut le démontrer rigoureuſement, il faut répondre, & faire voir qu'il reſte des reſſources de tous les genres, pour l'entrée des navires.

Déja on a doublé le temps de la ſortie & de l'entrée des navires, en détruiſant le courant qui ne permettoit pas d'entrer à mer deſcendante & de ſortir à mer montante: on alongera encore ce temps par la nouvelle Paſſe, puiſque le fond du Chenal ſera ſix ou huit pieds plus bas que celui actuel.

D'après cela, il peut entrer de la même marée preſque le double de ceux qui y entroient, il y a trois ans; & il en pourra entrer encore davantage, quand la nouvelle Paſſe ſera faite.

Les digues de barrage qu'on a faites en 1787, ont effectivement procuré de très-grands avantages au Port de Dieppe: mais ces digues & les Ecluſes de chaſſe, dont on reconnoît aujourd'hui le bon effet, ne ſont

digue, pour empêcher la mer de s'étendre juſques à Arques, a été achevée, il n'exiſte plus de grand courant dans le Port, ſoit d'ebe, ſoit de flot; & tout bateau ou navire, dans tout temps, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie, ſoit pour changer de place ou ſtation, le fait ſans s'expoſer, non plus que les autres, à aucune eſpece d'avaries. C'eſt ce que confirme une expérience journaliere, ainſi que la tranquillité qui regne dans le Port depuis pluſieurs années, même dans les plus violentes tempêtes.

que le commencement du projet qu'on veut continuer. Les Auteurs de ce Mémoire ont fait leurs efforts pour en empêcher l'exécution dans ſon principe, & nous ſommes étonnés que, forcés de reconnoître les grands avantages procurés par ce qui eſt déja fait, cela ne les déſarme pas contre ce qui eſt la ſuite d'un projet qui a déja procuré tant de bien.

Cette heureuſe tranquillité, due, en grande partie, à l'amas de galet qui ſe trouve dans le Chenal actuel, ſera un avantage inappréciable, dont l'on ſera privé dans le nouveau Port.

Il eſt en vérité bien fâcheux, d'avoir à répondre à de pareilles aſſertions. Plus haut, on regrette la falaiſe de l'Eſt & les roches qui entourent le Chenal actuel & le tapiſſent : ici, c'eſt l'amas de galet, le poulier, l'écueil qui ſe trouve dans le Chenal, dans le chemin des navires.

Ce poulier peut néanmoins donner du calme dans le Port; mais c'eſt parce qu'il diminue la largeur du Chenal, & de la lame qui s'y introduit. Auſſi, dans le nouveau Chenal, on ſe réduit à ce qui eſt néceſſaire. Dans l'ancien, il ſe trouve dix-huit à dix-neuf toiſes de paſſage pour les navires; le reſte eſt rempli par le poulier : dans le nouveau, on aura vingt toiſes de paſſage, toujours purgé de galet; on n'aura point d'écueil; les navires qui ſeront au pied des Jetées, pourront en recevoir du ſecours. (Voyez le MÉMOIRE déja cité.)

Nous ſera-t-il encore permis d'obſerver, que le Rédacteur de ce Mémoire trouve que l'on rétrécit trop la nouvelle Paſſe, & qu'ici il dit qu'un des plus grands avantages de ce Port, c'eſt que le Chenal actuel en ſoit rétréci par le galet?

Cependant le paſſage des navires n'eſt que de dix-huit à dix-neuf toiſes, par la Paſſe actuelle; & il le trouve ſuffiſant: il ſera de vingt pour la nouvelle Paſſe; & il ne ſuffira plus. Quelle logique!

MEMOIRE.

La Paſſe projetée, devant être très-étroite, il en réſultera principalement, lorſque les vents ſouffleront du large, que la mer y ſera très-dure & très-dangereuſe; dans l'intérieur du Port, la mer ſera extrêmement groſſe & houleuſe. En vain, comme on le projette, établira-t-on 150 toiſes de claires-voies de chaque côté; elles ſeront inſuffiſantes pour briſer l'effort de la lame dans une entrée étroite, ouverte preſque en droite ligne: les vaiſſeaux ſeront continuellement tourmentés dans l'intérieur du Port; ils ſe cauſeront mutuellement des avaries conſidérables.

REPONSE.

Nous prions le Lecteur de faire attention aux réponſes ſuivantes.

1°. La nouvelle Paſſe qui n'a que vingt toiſes pour le paſſage des navires, en offre cent vingt-huit à l'extenſion de la lame: par conſéquent elle ne peut y être très-groſſe.

2°. Plus une Paſſe eſt étroite, & plus il y a de calme dans le Port: cela eſt reconnu du Rédacteur, puiſqu'il attribue en partie le calme du Port, à l'amas de galet qui obſtrue les deux tiers du Chenal actuel.

3°. Comment aſſurer que cent cinquante toiſes de longueur de claires-voies, ne briſeront pas la lame? & où a-t-on remarqué que cela ne ſuffiſoit pas, puiſque ſouvent une ſeule breche dans une Jetée, affoiblit très-ſenſiblement la lame, en détruiſant ſon iſochroniſme?

4°. C'eſt parce que l'entrée eſt étroite, qu'il faut une moins grande longueur de claires-voies; car ſi l'entrée avoit une lieue

de largeur, certainement les lames (au milieu sur-tout) y conserveroient à peu près toute leur hauteur : mais, comme cette entrée n'aura que cent vingt pieds, elle ne pourra pas être calme sur les deux bords, & très-agitée au milieu.

5°. Enfin, quoique la nouvelle entrée soit moins contournée que celle qui existe, cependant elle ne sera pas droite, & aucune lame ne pourra l'enfiler d'un bout à l'autre, puisque la tête de l'Ouest dépasse de quinze toises, l'axe du Chenal.

Au surplus, nous renvoyons encore au Mémoire déja cité.

MEMOIRE.

Encore, si ces inconvénients étoient les seuls qui seront la suite nécessaire du nouveau projet : mais il est de fait que la dureté de la Passe empêchera les Pilotes, sur-tout dans les grandes tempêtes, d'aller porter secours aux navires sur rade, à qui leur expérience est nécessaire pour les conduire au Port en sûreté ; au lieu que, dans le Port actuel, il est rare de voir une tempête assez violente pour les empêcher d'en sortir.

Si, pour balancer tous ces désavantages, on prétend avec les Auteurs du Mémoire de 1777, avec les Rédacteurs des Observations de 1779, qu'il se trouvera plus d'eau à l'entrée de la Passe projetée, qu'à l'entrée du Port actuel ; que par conséquent, non-seulement les navires seront moins sujets à se briser, en talonnant ou sur le tuf ou sur le sable, mais qu'en

REPONSE.

Toutes ces prédictions portant sur des suppositions démontrées fausses, n'effraieront personne.

Il se trouvera effectivement plus d'eau dans le nouveau Chenal que dans celui qui existe, parce que le fonds de celui-ci est du rocher, que les Ecluses ne peuvent enlever, pendant que le fonds du nouveau Chenal n'est que du sable & du galet ; comme on le voit, lorsque la mer est basse, & par les pieux de la digue de garantie qui ont entré cinq à six pieds au-dessous des plus basses-mers de vive-eau ; enfin parce que les Ecluses de

MEMOIRE. *RÉPONSE.*

outre ils pourront entrer ou sortir beaucoup plutôt ; si l'on soutient toujours pour appuyer cette assertion, que le milieu de la vallée donnera certainement plus de profondeur qu'une de ses extrémités : on répondra victorieusement qu'une expérience journaliere détruit tout ce qu'on n'a pas craint d'affirmer à cet égard. N'est-il pas en effet constant & notoire qu'il se trouve déja quatre pieds d'eau à l'entrée des Jetées actuelles, lorsqu'à peine la digue de garantie se trouve mouillée ?

chasse seront plus près de la laisse de basse-mer. (Voyez ce qui est dit ci-dessus.)

Il est vrai qu'il se trouve *deux pieds quatre pouces d'eau* au pied de la Jetée actuelle de l'Ouest, lorsque la digue de garantie se trouve à peine mouillée : mais en conclure que le nouveau Chenal sera moins profond, c'est ne rien comprendre à la chose sur laquelle on écrit.

Le galet qui se trouve sur la plage, entre le Chenal actuel & l'épi du Fort-blanc, s'est accumulé depuis qu'on a prolongé la Jetée de l'Ouest : en la détruisant, ce galet prendra son chemin vers l'Est ; la mer se rapprochera de la Ville, &, par conséquent, des nouvelles Jetées.

Mais c'est principalement ici qu'il faut renvoyer au Mémoire déja cité, où cet objet est discuté avec la plus grande clarté.

Cependant, c'est en-dedans de cette digue, que les nouvelles Jetées doivent s'élever.

Oui, en-dedans.

On avoit, pour ainsi dire, promis, il y a plusieurs années, de disposer les choses de maniere qu'il y auroit toujours dans le Port, même à marée basse, sept à huit pieds d'eau ;

Les choses sont encore disposées de maniere qu'il y aura huit à neuf pieds d'eau dans le Chenal, de mer-basse, dans la morte-eau, & un à deux pieds dans la vive-eau : c'est-à-dire, huit pieds plus bas que dans le

MEMOIRE.

mais comment concilier un pareil avantage avec le jeu des Ecluſes? Pour qu'elles puiſſent produire leur effet, elles ne doivent rencontrer d'autre obſtacle, que le galet qu'elles ſont deſtinées à chaſſer; & une maſſe de huit pieds d'eau arrêteroit inconteſtablement la rapidité & le choc de celles qui doivent en ſortir.

Il eſt encore eſſentiel d'obſerver que le ſervice des Haleurs, tant pour l'entrée que pour la ſortie des navires, ſera ſouvent impratiquable dans la nouvelle Paſſe. Il n'eſt pas rare qu'on ſoit obligé d'avoir ſur les amarres juſqu'à cent hommes, & quelquefois plus; ce ſervice ne peut ſe faire ſur une ligne droite, mais bien ſur une ligne oblique: il eſt donc néceſſaire d'avoir des Jetées d'au moins trente pieds. Le terre-plein, de plus de 50 pieds,

REPONSE.

Chenal actuel; ce qui eſt sûrement un grand avantage: & quand on y ſera parvenu, les Ecluſes ne feront plus d'effet dans la morte-eau, excepté le cas où un grand vent auroit amené beaucoup de galet dans le Chenal: mais, pour le ſimple entretien, il ſuffira de chaſſer de temps en temps dans les grandes mers; & quand il y aura un à deux pieds d'eau, ce ſera le moment de ne plus chaſſer, ſi les Ecluſes ceſſoient de faire leur effet; parce qu'il y a un terme à tout. Cela eſt conforme à tout ce qui arrive dans le monde, & ne doit étonner perſonne.

Tout eſt objection pour celui qui veut diſputer; mais nous répondrons,

1°. Que le ſervice des Haleurs aura neuf pieds de largeur; qu'il eſt peu de Jetées auſſi larges; que celles de Fécamp, de Saint-Vallery, du Tréport, de Calais, &c. ne le ſont pas autant; 2°. qu'on n'a pas communément beſoin d'un grand nombre de Haleurs, quand le Chenal eſt tranquille, & offre peu de courant; 3°. que cent hommes même peuvent haler droit au moyen des tourniquets; 4°. qu'on pourra toujours rélargir tant qu'on voudra, le chemin des Haleurs, ſi

MÉMOIRE.

qui ſe trouve derriere la Jetée actuelle de l'Oueſt & à ſon niveau, facilite l'opération, qui deviendra impoſſible derriere les Jetées projetées.

Il faut convenir, d'après toutes les réponſes & les obſervations ci-deſſus, qu'il eſt difficile de concevoir comment on a pu déterminer le Conſeil de Sa Majeſté, à donner ſa ſanction à un projet dont l'exécution entraîne non-ſeulement les plus grands inconvénients, mais occaſionnera néceſſairement une dépenſe de pluſieurs millions, & cela dans un temps où l'état des Finances du Royaume ſemble ne permettre que les dépenſes d'une néceſſité abſolue, ou au moins d'une utilité évidente.

D'après les détails dans leſquels on eſt précédemment entré, il eſt démontré que les motifs ſur leſquels ſe ſont appuyés les Auteurs du projet, ſont ou faux ou illuſoires.

RÉPONSE.

on le juge utile; mais que nous ſommes intimement perſuadés qu'on ſera auſſi content du bon effet du Chenal, quand il ſera fait, qu'on l'eſt aujourd'hui du bon effet des Ecluſes de chaſſe & des digues de barrage, contre leſquelles on a tant crié.

On eſpere que, quand on aura lu ces réponſes, & qu'on aura vu toutes les précautions que le Conſeil a priſes pour s'aſſurer de la bonté du projet, on ſeroit étonné qu'il ne l'eût point approuvé : mais on le ſera toujours de voir des citoyens blâmer les dépenſes qu'on a faites pour la proſpérité de leur ville, & réunir leurs efforts pour arrêter les vues bienfaiſantes du Gouvernement.

D'après les détails dans leſquels ſont entrés les Auteurs du Mémoire, il eſt démontré qu'ils n'ont fait aucune objection fondée, ou appuyée de principes : ils ont tout blâmé d'un côté, tout loué de l'autre; ils ont fait mille ſuppo-

fitions hazardées, mille deſcriptions effrayantes de malheurs imaginaires attachés à la nouvelle Paſſe. On demande maintenant de quel côté eſt *le faux & l'illuſoire.*

MEMOIRE.

On pourroit dire, cependant, que l'amas de galet exiſtant maintenant à l'ouverture du Port actuel, ayant rendu d'abord ſon entrée difficile & dangereuſe, menaçoit de la rendre abſolument inacceſſible.

S'il n'exiſtoit aucun moyen connu & poſſible de parer à cet inconvénient réel, il faut convenir que l'ouverture de la nouvelle Paſſe devenoit indiſpenſable.

Or ce moyen exiſtoit; il s'agiſſoit ſimplement d'établir des Ecluſes de chaſſe, dirigées de maniere qu'elles puiſſent, chaque jour, enlever du Chenal, le galet que chaque marée pourroit déſormais y introduire.

On dit *déſormais*, parce

REPONSE.

L'amas de galet qui ſe trouve dans le Chenal actuel, rendoit déja l'entrée du Port très-difficile, très-dangereuſe, & bientôt l'auroit rendu inacceſſible, puiſque pluſieurs fois on a été obligé de l'enlever à bras d'homme : moyen très-lent, très-coûteux, & toujours inſuffiſant.

L'ouverture de la nouvelle Paſſe ne remédiera pas à l'attériſſement du galet; c'eſt lui ſuppoſer une vertu qu'elle n'aura pas; c'eſt ignorer les premiers principes de l'art ſur lequel on écrit : cette Paſſe ſe rempliroit de galet comme l'autre, ſi on ne l'enlevoit toutes les fois qu'il ſera apporté.

Les Ecluſes de chaſſe qui ſont faites, peuvent enlever chaque jour, le galet que la mer apporte; & l'on voit avec plaiſir que les Auteurs de ce Mémoire approuvent aujourd'hui ce moyen combattu pendant pluſieurs années, & dont on a nié le bon effet, juſqu'au moment où la preuve a frappé tous les yeux.

On eſt déja convenu que le qu'il

MEMOIRE.

qu'il eſt définitivement reconnu qu'une portion de cet amas de galet, en briſant l'effort de la lame, a rendu non-ſeulement l'entrée des navires bien plus facile, mais même a aſſuré à l'intérieur du Port, la plus grande tranquillité dans les tempêtes les plus violentes.

L'uſage & l'emploi de ce moyen connu, ne pouvoit ſouffrir qu'une objection raiſonnable : on pouvoit dire, on dit même encore, que l'état de la tête de la Jetée, du côté de l'Oueſt, & ſur-tout celui de la Jetée entiere du côté de l'Eſt, dont les fondations ſont peu ſolides, n'auroit pu ſoutenir long-temps le choc & la rapidité des eaux ſortant des Ecluſes de chaſſe deſtinées à nettoyer le Port & ſon entrée.

L'objection eût été ſans replique, ſi la tête de la Jetée du côté de l'Oueſt, ſi les fon-

REPONSE.

Chenal actuel eſt trop large, & que le galet qui le rétrécit, produit du calme dans le Port : ſeulement on eſt fâché de ſe rappeller que, plus haut, le Rédacteur dit, qu'un Chenal étroit rendra la mer très-dure dans le Port. An ſurplus, les deux claires-voies que l'on a pratiquées dans la Jetée du Pollet, contribuent auſſi beaucoup au calme : mais le Rédacteur n'aime point les claires-voies.

Notre uſage n'eſt pas de beaucoup dire, mais de montrer, quand on peut voir. On nous parle des bancs & des rochers en face de la nouvelle Paſſe, leſquels dans tous les temps ſont cachés ſous l'eau ; & nous avons dit : voyez les bancs & les roches tout autour, & au milieu du Chenal actuel, & venez vous promener deſſus. De même, nous dirons ici : voyez la Jetée de l'Oueſt ; elle eſt mangée, lézardée, mal-fondée, &c. Voyez le pied de la Jetée de l'Eſt à mer baſſe : les fondations de tout le parement ſont en l'air, d'un, deux & trois pieds.

Il faut relever la tête de la Jetée de l'Oueſt, & c'eſt par les fondations qu'elle manque eſſentiel-

MEMOIRE.

dations de la Jetée du côté de l'Eſt, n'étoient ſuſceptibles d'une réparation ſolide & durable, & ſur-tout ſi les travaux, pour y parvenir, euſſent entraîné plus de dépenſe que l'exécution du nouveau projet; mais rien n'eût été plus facile alors, & rien ne l'eſt davantage aujourd'hui, que de parer ſolidement à cet inconvenient. Qu'on releve la tête de la Jetée de l'Oueſt; qu'on la revêtiſſe de planches fortes, formant un talus; qu'on la prolonge de pluſieurs toiſes; qu'on établiſſe au pied de la Jetée du côté de l'Eſt, un pilotage & une plate-forme en glacis (moyen déja pratiqué avec ſuccès dans pluſieurs de ſes parties); & alors les deux Jetées réſiſteront à la rapidité des eaux ſortant des Ecluſes, & on évitera la dépenſe de pluſieurs millions, & principalement les déſavantages & les inconvénients inſéparables de la Paſſe projetée.

REPONSE.

lement, parce qu'elle n'eſt pas fondée aſſez bas; parce qu'elle a déja gliſſé ſur ſa baſe; parce qu'elle eſt creuſe & lézardée. Qu'on la revêtiſſe en planches fortes formant talus, tant qu'on voudra; ces planches ne rendront pas le noyau meilleur; & plus de talus qu'elle n'en a, éloigneroit trop le navire du ſecours qu'on lui donne de deſſus la Jetée. Enfin, dites-vous, qu'on la prolonge: mais elle eſt déja trop longue; elle eſt déja trop loin du Port & des Ecluſes de chaſſe. Puis, pour l'alonger, la conſtruire ſolidement, il faudroit faire une digue de garantie: ce qui deviendroit très-coûteux & très-embarraſſant pour tous les bâtiments qui, pendant ce temps, fréquenteroient ce Port. Quand à la Jetée de l'Eſt, le moyen d'un pilotage, & d'une plate-forme en glacis, n'eſt ni auſſi bon, ni auſſi facile qu'on le ſuppoſe ici. 1°. Le fonds, qui eſt de rocher, ne permet pas d'y enfoncer des pieux bien avant. 2°. Cela gêneroit encore le paſſage des navires. 3°. Ce ne ſeroit jamais qu'un mauvais ouvrage, qui ſoutiendroit mal un mur auſſi épais que celui qui exiſte. 4°. Ce moyen déja employé, n'a jamais été regardé que comme proviſoire; & les parties réparées, il y a dix ans, ſont à peu près dans le

même danger de s'écrouler, que le reſte de cette Jetée.

Quant aux déſavantages & inconvénients, nous croyons en avoir aſſez dit pour convaincre qu'ils ſont du côté de la Paſſe actuelle.

MEMOIRE.

Qu'on ſuppoſe même (ce qui ne peut être) que les travaux à faire pour la Paſſe actuelle, entraînent après eux autant de dépenſe que l'ouverture de celle qui eſt projetée, il n'en ſeroit pas moins déraiſonnable de l'entreprendre.

REPONSE.

Comme nous ſommes de bonne foi, nous conviendrons, qu'il en coûtera plus pour faire à neuf la nouvelle Paſſe, que pour réparer l'ancienne, de maniere à la faire durer vingt à trente ans : mais, ſi on vouloit la remettre comme à neuf, il en coûteroit plus que pour faire la nouvelle Paſſe.

Il en coûteroit davantage, 1o. parce qu'elle eſt plus longue preſque du double, 2o. parce que l'on ſeroit obligé, pour ſe défendre de la lame pendant la conſtruction, de s'envelopper d'une eſtacade qui coûteroit beaucoup ; 3°. parce qu'on ne pourroit travailler qu'à la marée, dans les beaux jours ; au lieu qu'on conſtruira la nouvelle Paſſe à la journée : ce qui eſt beaucoup moins coûteux ; 4o. parce que les têtes des nouvelles Jetées, une fois fondées, il n'y aura plus d'avaries à redouter ; au lieu qu'on les craindroit à la Paſſe actuelle, pendant tout le temps de la conſtruction des Jetées ; 5°, enfin, ce travail très-coûteux gêneroit ſingulierement le public ; au lieu que l'on conſtruira la nouvelle Paſſe, ſans l'incommoder en rien.

Mais ces raiſons, qui paroiſſent d'un grand poids, ne ſont rien en comparaiſon de celles qui tiennent à la poſition & à la forme des Jetées actuelles : celles-ci ſont mal ſituées, trop près de la falaiſe, ſur un rocher qui ne permet pas aux Ecluſes d'approfondir le Chenal, & elles ſont mal contournées pour l'effet des chaſſes.

Nous renvoyons pour le détail de tous ces articles, au Mémoire déja cité.

Si on le lit avec impartialité, ainſi que ces réponſes, on

reſtera convaincu que, quand même le Chenal actuel ſeroit très-ſolidement fondé, & quand les Jetées ſeroient en granit, il faudroit encore faire la nouvelle Paſſe au milieu de la vallée.

MEMOIRE.

On ne rappellera pas ici, que le nouveau ſyſtême néceſſitera la ſéparation d'une portion conſidérable de la Ville, la deſtruction d'une certaine quantité de maiſons, dont l'indemnité en faveur des Propriétaires s'élevera à peu près à une ſomme de 600,000 livres; mais on s'appéſantira toujours ſur des inconvénients d'un tout autre genre. Ces inconvénients ont été démontrés dans ce Mémoire, & ils ſont d'autant plus terribles, qu'on n'y voit pas de remede, parce qu'ils tiennent à certaines diſpoſitions locales, que tous les efforts de l'Art ne pourront ni vaincre ni ſurmonter.

REPONSE.

La Ville eſt déja ſéparée en deux par la riviere & par le Port : c'eſt le ſort de toutes les Villes maritimes ; & quand on en feroit une à neuf, à plaiſir, on placeroit des maiſons tout autour des baſſins, du Port & du Chenal, parce que ce ſont les emplacements les plus précieux, & qu'il ſeroit du dernier ridicule de ne mettre des maiſons que d'un ſeul côté.

D'après cela, il eſt ſans inconvénient qu'il ſe trouve quelques maiſons de plus ou de moins d'un des côtés du Chenal, & la nouvelle diſpoſition du Plan général prouve à cet égard tant d'avantages, que, ſi nous voulions auſſi employer le mot de *barbare*, nous dirions qu'il faut l'être pour ne pas deſirer de voir exécuter un projet qui tend auſſi évidemment à la proſpérité & à la ſplendeur de la Ville qu'on habite.

Quant à l'indemnité des maiſons, elle eſt un peu forcée, parce que le Gouvernement peut, ſans qu'il lui en coûte rien, dédommager MM. les Oratoriens, dont la maiſon fait la principale indemnité. Ce n'eſt pas d'ailleurs une objection à faire par les Habitants : ils devroient remercier le Gouvernement qui s'occupe de l'amélioration de leur Ville ; ce rôle

ſeroit plus beau que celui d'arrêter ſes vues bienfaiſantes.

La fin de cet article eſt toujours dans le même genre : des prédictions malheureuſes, des maux ſans nombre; mais pas un raiſonnement, pas un fait qui ſoit prouvé; des fantômes éternels : nous les avons ſuffiſamment réfutés, & nous ne voulons pas nous répéter davantage.

MEMOIRE.

RÉSUMÉ.

De l'examen & de la diſcuſſion dans leſquels on vient d'entrer, ne réſulte-t-il pas ?

1°. Que les naufrages ſur les côtes qui avoiſinent le Port de Dieppe, notamment ſur les rochers ſitués au pied de la falaiſe de l'Eſt, ne ſont pas auſſi fréquents que les Auteurs du Mémoire de 1777 l'ont avancé, & qu'ils ne le ſeront pas moins après l'ouverture de la nouvelle Paſſe, ſi elle a lieu; que les navires & leurs équipages courront de plus grands dangers en échouant ſur le galet, qu'ils n'en éprouvent lorſqu'ils échouent ſur les rochers de l'Eſt, & que les moyens de ſecours, auſſi prompts dans l'un comme dans l'autre cas, ſont plus faciles pour les navires échoués ſur les rochers de

REPONSE.

RÉSUMÉ.

Voyons ce qu'il réſulte.

1°. Nous renvoyons à l'extrait des regiſtres de l'Amirauté.

2°. Il réſulte évidemment des diſpoſitions de la nouvelle Paſſe, que les naufrages y ſeront plus rares & moins dangereux. Malgré toute l'envie que nous avons de finir, nous ne pouvons convenir, qu'un navire qui échoue, eſt plus en danger ſur le ſable que ſur la roche, ni même que les ſecours ſont plus aiſés à apporter au pied de la falaiſe, que ſur la greve. En effet, c'eſt dans la vive-eau que la mer bat la falaiſe en nombre d'endroits, & on ne peut en approcher : ſi c'eſt dans la morte-eau, le talus étant en pente plus douce, il tient le navire échoué loin de la laiſſe de la mer dans ſon plein; de ſorte qu'on ne peut lui porter ſecours que quand elle ſe retire. Au

MEMOIRE.

l'Eſt, qu'ils ne le ſeront pour ceux qui échoueront ſur le galet qui borde le rivage :

2°. Que le danger que courent les navires de ſe briſer, en talonnant ſur le tuf, eſt purement imaginaire, puiſque les faſtes de la Marine Dieppoiſe n'en offrent pas d'exemple :

3°. Que la proximité de la falaiſe, bien loin d'être déſavantageuſe pour l'entrée des navires ou bateaux, eſt au contraire un point fixe & indicatif dans des temps de brume, & ſur-tout la nuit :

4°. Que les courants, ſoit d'ebe, ſoit de flot, ne nuiront pas plus à la navigation dans l'un, comme dans l'autre Port, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie ; en exceptant cependant celle par un vent de Nord-Nord-Eſt, qui, dans la nouvelle Paſſe, mettra les navires dans l'impoſſibilité preſqu'abſolue de doubler le Cap de l'Ailly :

5°. Que ſoit pour l'entrée,

REPONSE.

contraire, le navire qui échoue ſur une plage de ſable & de galet, plus roide que celle du rocher en queſtion, eſt beaucoup plus près de la laiſſe de la mer dans ſon plein.

Nous avons déja nié qu'un navire qui talonne ſur le rocher, y fût moins mal que celui qui talonne ſur le ſable & galet ; & nous laiſſons au lecteur à juger ſur lequel il préféreroit de tomber lui-même.

Nous renvoyons à la réfutation de cet article : il eſt incroyable qu'on répete deux fois combien il eſt avantageux d'avoir un écueil fixe & touchant la Paſſe où l'on doit entrer.

Nous avons démontré que la différence de poſition étoit ſi légere relativement aux rochers de l'Ailly, que cela ne pouvoit faire aucune objection raiſonnable.

Nous avons prouvé que la ſor-

MEMOIRE.	*REPONSE.*
ſoit pour la ſortie, le nouveau Port, conſidéré par rapport aux vents, préſente plus de difficultés, & fait craindre plus de dangers que l'ancien :	tie & la rentrée ſeront à peu près les mêmes, excepté que la falaiſe du Pollet occaſionne des raffales qui trompent quelquefois le Pilote ; & que les vents étant plus ſoutenus, plus conſtants au milieu de la vallée, la manœuvre en ſera plus aſſurée ; enfin que le danger de ſe perdre ſera moins grand que par la Paſſe actuelle.
6°, Que les navires doubleront avec beaucoup plus de peine, la pointe de l'Ailly, ſoit à leur entrée, ſoit à leur ſortie du nouveau Port, qu'ils ne le font dans celui qui exiſte, puiſqu'ils perdront un quart de rumb de vent :	Cet article eſt déja réfuté.
7°. Que les bancs de roches & de ſable exiſtants à un jet de pierre, de l'ouverture du Port projeté, ſeront ſouvent le tombeau des navires & de leurs équipages; qu'ils mettront les Pilotes lamaneurs dans l'impoſſibilité d'aller au-devant des navires qui ſe préſenteront en rade ; qu'enfin ces différents bancs ſerviront comme de point d'appui au galet enlevé du Port par les Ecluſes de chaſ-	Il eſt bien étonnant qu'on eſpere faire un épouvantail pour la nouvelle Paſſe, d'un banc de roches qui n'exiſte pas ; & qui, en ſuppoſant ſon exiſtence, ſeroit aſſez bas pour ne jamais nuire ; & que dans le même Mémoire, on diſe que c'eſt un grand bonheur d'en avoir un, ſur lequel tout le monde marche, qui tapiſſe le Chenal, & qui entoure la Jetée de l'Eſt de la Paſſe actuelle. Il n'eſt pas moins ſingulier de dire qu'un rocher qu'on ne voit

MEMOIRE.	*REPONSE.*
se, qu'il s'y amoncelera & formera insensiblement une masse que rien ne pourra ébranler.	point, arrêteroit le galet ; pendant que celui qui est à l'Est de la Passe actuelle, découvre de plus de trois à quatre pieds, & qu'il retient évidemment le galet, puisqu'il ne peut s'échapper qu'en passant pardessus.
8°. Que les navires entrant dans le nouveau Port par un vent forcé, soufflant du large, iront se briser, ou contre les Ecluses de chasse, ou contre les Quais, ou contre les navires qui s'y trouveront amarrés :	Les navires qui entreront d'un vent forcé, ne se briseront nulle part : ils auront assez de chemin à faire pour diminuer leur aire de vent ; & s'ils avoient négligé d'amener leurs voiles, il leur reste plusieurs ressources, ainsi que nous l'avons dit.
9°. Que la tranquillité qui regne maintenant dans l'intérieur du Port actuel, est un avantage inappréciable dont on sera privé dans le nouveau Port, où la mer houlleuse & méchante exposera les vaisseaux à se heurter les uns contre les autres :	On ne répete pas ici pourquoi : mais on n'a pas oublié que c'est parce que le Chenal sera étroit ; & ailleurs on dit que le calme dont on jouit actuellement dans le Port, est dû au rétrécissement du Chenal actuel.
10°. Que très-souvent les Pilotes lamaneurs ne pourront sortir du nouveau Port, pour y introduire en sûreté les navires qui se présenteront en rade :	Cela n'arrive pas très-souvent dans le Port actuel, & arrivera encore plus rarement dans le Port projeté.
11°. Qu'il y aura néceſſai-	Il y aura certainement plus rement

MEMOIRE.

rement moins d'eau dans le nouveau, que dans l'ancien Port, puiſqu'il y a déja quatre pieds d'eau dans celui-ci, lorſqu'à peine l'endroit où l'autre doit s'ouvrir, eſt baigné par l'eau de la mer:

12°. Que le ſervice des Haleurs ſera impraticable ſur les nouvelles Jetées:

13°. Qu'il y avoit, & qu'il y a encore un moyen bien ſimple d'arrêter les funeſtes effets de l'amas de galet dans le Port actuel, en conſtruiſant des Ecluſes dirigées de maniere qu'elles puſſent chaque jour, l'en chaſſer; & que ſi l'état actuel des Jetées les mettoit dans l'impoſſibilité de ſoutenir le choc rapide des eaux ſortant des Ecluſes, il étoit facile de les réparer, & qu'enfin leur réparation & le prolongement de celle de l'Oueſt, occaſionneroit beaucoup moins de dépenſe que l'exécution du nouveau projet, même dans l'état actuel des choſes.

REPONSE.

d'eau dans le nouveau Port que dans l'ancien; 1°. parce que le fond du premier eſt de ſable & de galet, que les Ecluſes enleveront facilement; pendant que le fond du Chenal actuel eſt de rochers, que les chaſſes ne peuvent enlever; 2°. parce que le nouveau Chenal ſera en face des Ecluſes; 3°. parce qu'il y aura moins loin des Ecluſes à la mer, que par la Paſſe actuelle.

Le ſervice des Haleurs ſe fera très-commodément ſur les nouvelles Jetées.

Le moyen propoſé de conſtruire de nouvelles Ecluſes eſt ridicule, parce que cela feroit toujours un mauvais projet; il eſt inſuffiſant, parce que le Chenal eſt trop large, & que le fonds étant du roc, les Ecluſes ne le creuſeroient pas; il eſt ruineux, parce qu'il en coûteroit plus pour refaire des Ecluſes, & remettre le Chenal comme à neuf, que de faire le nouveau; enfin il gêneroit infiniment le commerce pendant tout le temps de la conſtruction des Jetées qui forment le Chenal actuel.

MEMOIRE.

CONCLUSION.

Telles ſont les réflexions qu'ont fait naître dans l'eſprit de pluſieurs citoyens, la lecture du Mémoire de 1777, & les Obſervations du 4 Mars 1779. Si ces réflexions ſont juſtes, que penſer du nouveau projet? N'eſt-il pas à craindre que le nouveau Port, au lieu d'ouvrir aux habitants de cette Ville, une nouvelle ſource de proſpérité, & de richeſſe, ne devienne le tombeau de ſon Commerce & de ſon induſtrie? Il eſt donc de la derniere importance de porter un œil attentif ſur un objet auſſi eſſentiel. Il s'agit de l'intérêt général & du bonheur commun : ſi le nouveau projet doit l'accroître, il faut l'accueillir avec tranſport, en accélérer l'exécution; ſi, au contraire, les obſervations ci-deſſus ſont d'une évidence frappante, il faut ſe hâter de le faire proſcrire.

Meſſieurs les Négociants ont, ſur cet objet, un intérêt encore pus direct & plus marqué : c'eſt pour eux principalement que ce Mémoire a été rédigé; ſes auteurs animés par le deſir du bien public, le ſoumettent à leurs lumieres : ils voudront bien, ſans doute, l'examiner, & le peſer. Ils appelleront probablement, pour les aider dans leur examen, des Capitaines de navires, Maîtres de ba-

REPONSE.

CONCLUSION.

Le Mémoire qu'on a joint à celui qu'on réfute, n'eſt point celui de 1777; mais un Mémoire fait depuis peu, ainſi qu'on l'a vu. Au reſte, nous n'en dirons pas moins qu'il faut avoir de la prévention pour ne pas ſentir que tout l'avantage pour le Port de Dieppe, eſt du côté du nouveau projet, tant cauſe des raiſons qui viennent à l'appui, que par l'approbation unanime d'un grand nombre d'Officiers de Marine, d'Ingénieurs & d'Etrangers inſtruits.

teaux & Pilotes lamaneurs ; & pour éloigner même juſqu'au ſoupçon de la partialité, ils jugeront peut-être néceſſaire d'aſſocier à leurs travaux, pluſieurs de ceux qui ſont connus pour les partiſans les plus zélés du nouveau Projet ; & d'une diſcuſſion faite avec cet eſprit d'impartialité & de bonne foi, du choc des opinions, on verra la vérité triomphante ſortir des ténebres où elle eſt enſevelie depuis ſi long-temps.

OBSERVATIONS
GÉNÉRALES.

Nous n'étendons pas plus loin le parallele de la Paſſe projetée avec celle qui exiſte ; mais nous croyons devoir conſacrer un inſtant à l'inſpection du ſite heureux de la Ville de Dieppe, du Projet général qui a été fait en conſéquence ; & nous prions le lecteur, de vouloir bien en parcourir le plan avec nous : il y verra réunis tous les avantages qu'on peut deſirer pour la proſpérité d'une Ville.

Dieppe eſt ſitué au milieu d'une ſuperbe vallée, qui a ſept à huit cents toiſes de largeur, & plus de quatre mille toiſes de longueur. Une riviere qui roule plus de trois mille toiſes cubes d'eau à l'heure, embellit cette vallée & la fertiliſe : elle ſemble appeller ſur ſes bords, des établiſſements de toute eſpece, des Chantiers, des Magaſins, des Manufactures, & néceſſiter la confection d'un Canal de navigation, qui, joignant Dieppe à Paris par l'Oiſe & la Seine, feroit de la premiere de ces Villes, le Port de la Capitale, & d'une partie du Royaume. Situé au milieu de la Manche, il eſt le plus près de Paris : il y monte trente pieds d'eau dans les grandes mers, & il ne manquoit à tant d'avantages, qu'un projet digne du local.

Ce projet raſſemble tous les avantages de beauté & d'utilité qui peuvent tendre à la proſpérité de la Ville & du Port.

Un Chenal qui réunit la beauté, la grace & la commo-

dité ; où les bâtiments qui font le commerce de la Pêche, pourront, vu ſa profondeur, entrer pendant la morte-eau, même de baſſe-mer, comme ſi Dieppe n'étoit pas un Port de marée, & dans la vive-eau, entrer & ſortir deux heures plus tôt & deux heures plus tard : entrée unique dans l'Europe ; non plus aſſervie au local exiſtant, mais projetée tout d'un trait, dans un terrain qui ne préſente aucun aſſujettiſſement.

Un grand & magnifique Avant-Port, contenant plus de vingt mille toiſes quarrées, & entourées de maiſons qui l'abritent de toutes parts ; un Arriere-Port pour les bâtiments en déſarmement, de ſix mille ſix cents toiſes quarrées ; un baſſin où les navires ſeront toujours à flot, de deux-cents toiſes de longueur, ſur cinquante de largeur, faiſant dix mille toiſes quarrées, environné de maiſons, avec des cales de conſtruction à ſon extrémité ; une nouvelle Ville dans le plus heureux emplacement ; deux canaux commencés, l'un pour la navigation, l'autre pour le flottage, avec des Ecluſes en tête, dont une procure le double avantage de faciliter le flottage du bois, & de faire écluſe de chaſſe pour nettoyer les vaſes du Port, & augmenter d'autant l'effet de la principale Ecluſe ; enfin, ces canaux procurent le long de leurs bords, de magnifiques promenades qui ajoutent encore aux beautés de la vallée.

Une immenſe retenue qui aſſure l'effet des chaſſes, & qui joindra l'agrément à l'utilité, quand elle ſera entourée & plantée, comme on le voit par le Plan.

Enfin, un vaſte emplacement pour la conſtruction d'un hôpital, & même d'une caſerne.

Puiſſent tant d'avantages n'être pas perdus ! puiſſent nos concitoyens, éloignant tout préjugé, & renonçant à de vieilles habitudes, ſe réunir pour demander, pour ſollici-

cer l'exécution du ſuperbe projet qu'on vient de leur développer ! C'eſt le plus cher de nos vœux : il tend à la proſpérité de la Ville où nous ſommes tous nés. Ce ſentiment eſt trop vivement prononcé chez tous les Dieppois, il eſt trop honnête, pour qu'il ſoit poſſible de le contenir. Il n'eſt maintenant perſonne qui ne puiſſe juger les travaux du nouveau Port ; & c'eſt rendre juſtice à tous les citoyens, d'ajouter, qu'il ne ſera plus perſonne qui ne deſire de les voir exécutés.

LE VENDREDI, 21 Août 1789, à quatre heures du matin, MM. Clémence freres, M. Auvrai & M. Dujardin, tous quatre Capitaines de Navires, ſe ſont embarqués dans deux chaloupes, aidés des Matelots nommés le Duc, Chevalier, Auvray & Fromentin, accompagnés des ſieurs Deſgranges, Deſgaſparis & Déformeaux, pour aller reconnoître la nature du fonds, aux abords & en avant de la digue d'enceinte, en face de la Paſſe projetée, & ont procédé ainſi qui ſuit :

Il a été ſondé avec la gaffe, pour reconnoître les points de partage, entre le ſable & le caillou, ou roche, & il a été jeté auxdits points, des bouées au nombre de quatre, qui forment un quarré irrégulier ; la premiere bouée eſt à quatre-vingt-cinq braſſes de l'angle Nord-Eſt de la digue d'enceinte, & dirigée par rapport à ladite digue, au Nord-Nord-Oueſt ; la ſeconde allant vers l'Oueſt à peu près parallélement à la ligne de devant de ladite digue, ſe trouve à cent huit braſſes de l'angle connu ſous le nom de la quatrieme partie ; orientée par rapport à ladite digue, au Nord-Oueſt-quart-Oueſt. Les autres dimenſions de ce quarré n'ont pu être priſes, & l'opération a été remiſe à la marée prochaine, ſi le temps le permet.

Dans cet emplacement, il a été ſondé à la gaffe, avec la plus grande préciſion, ayant de mer baſſe, trois & quatre pieds d'eau (la mer s'étant retirée à trente-cinq toiſes du point de repaire), il a été reconnu que les parties qui n'étoient point couvertes de ſable, ne pouvoient être abſolument que des cailloux ou bittes, & non le fond du terrain naturel. Deux dragueurs ayant indiqué & montré une place où ils aſſuroient qu'il y avoit une roche, on y a ſondé ſcrupuleuſement, & on a reconnu le même terrain : on a oublié de leur demander leur nom.

Ayant trouvé une place, où, à trois pieds & demi de hauteur d'eau, le caillou étoit infiniment plus ſerré, & par conſéquent pouvoit indiquer une eſpece d'enrochement, le nommé le Duc s'eſt mis à l'eau, & eſt parvenu, avec ſes pieds & ſes mains, à tirer deux cailloux garnis de plantes marines & de coquillages.

Comme on avoit projeté de ſe procurer de ce caillou par le moyen des dreges avec leſquelles on pêche les huîtres, on a fait venir deux ouvriers qui en ont apporté une ; on l'a jetée à l'eau ; mais, comme la

mer montoit, & qu'on ne peut faire ce travail qu'avec un bateau, on a fini l'opération, quand on a eu obtenu un très-gros caillou garni comme il eſt dit ci-deſſus.

On s'eſt débarqué à ſept heures & demie.

MARÉE DU SOIR.

Les perſonnes ci-deſſus nommées, excepté les ſieurs Deſgranges & Déſormeaux (1) accompagnées de Jacques Deleſtre & de deux Matelots, ſe ſont embarquées à trois heures trois quarts, pour continuer les opérations du matin, & pour s'aſſurer de la nature du fond, par le moyen d'une ſonde en fer de douze pieds de longueur, en forme de tariere, & de deux grappins à trois branches, dont devoient ſe ſervir quatre manœuvres qui ſe ſeroient mis à l'eau. Mais la Mer étant trop groſſe, il a été impoſſible d'en faire uſage : on s'eſt ſervi de la drege avec laquelle on a retiré une bitte ronde de même forme & de même nature que celle du matin.

On s'eſt débarqué à cinq heures, la mer ne permettant pas de continuer

LE 22 : MARÉE DU MATIN.

Les vents d'Oueſt regnant toujours, les chaloupes & le bateau bittier n'ont point ſorti : ſeulement quatre Matelots nommés Louis Clément, Jean-Prudent Clément, Joſeph Deleſtre, & François Fleury, avec trois manœuvres, s'y ſont trouvés : ils ſe ſont mis à l'eau, à cinq heures & demie aux endroits indiqués par le nommé Fleury, autant parce qu'il aſſuroit connoître aſſez le local, pour indiquer la roche, que parce que le mauvais temps de la marée précédente avoit enlevé les bouées ; & à l'aide des deux grappins dont il a été parlé ci-deſſus, ils ſont parvenus à déraciner pluſieurs groſſes bittes, que leſdits Matelots ont apportées, après avoir plongé pluſieurs fois. Ces bittes ſont au nombre de douze, de différentes formes, & groſſeurs, garnies comme il a été dit ci-deſſus : elles ont été dépoſées dans le bureau du Magaſin du Roi.

L'opération s'eſt faite en préſence des ſieurs Hardy, Déſormeaux, & Dégaſparis.

A la fin de la marée, le nommé Fleury nous ayant dit, qu'il ſavoit

---

(1) La mer empêchant de ſuivre l'opération, ces Meſſieurs n'ont pas jugé néceſſaire de s'embarquer : ils ſont reſtés ſur le bord de la mer.

où

où il y avoit une autre partie de roche plus élevée que les autres, qui l'avoit quelquefois fait tomber en traînant le filet ; nous l'avons chargé d'y aller avec les nommés Louis Clément, & Jean-Prudent Clément qui avoient chacun un grappin, & que quand ils seroient certains d'être à l'endroit que leur alloit indiquer ledit Fleury, ils eussent à gratter avec force, & à relever ensuite lesdits grappins. Nous nous sommes approchés, & avons vu que les pointes en étoient éclaircies, & qu'elles n'étoient chargées d'aucunes parties marneuses qui puissent justifier la déclaration dudit Fleury : après quoi un des Matelots ci-dessus nommés, a plongé à cet endroit, & en a apporté une très-grosse bitte.

Cet endroit se trouve dans l'alignement du premier angle de la digue d'enceinte, du côté de l'Ouest ; & de la cheminée de la Manufacture Royale du tabac, du coté de l'Est.

LE 22 : MARÉE DU SOIR.

Néant.

LE 23 : MARÉE DU MATIN.

La mer étant trop grosse pour continuer l'opération avec les chaloupes, on a été obligé de répéter les sondes, de la maniere qu'on les avoit faites hier à la marée du matin, 22 du présent ; c'est-à-dire, que les nommés Louis Clément, Jean-Prudent Clément, Joseph Delestre, Philippe Delestre, François Fleury, & Fleury fils, se sont mis à l'eau, ayant en main les uns une pince de fer, de la longueur de trois pieds & demi, les autres un grappin ; & après avoir cherché avec les pieds, la roche marneuse, ou enrochement de bittes, ils ont fait usage chacun de leurs ustensiles, & ont tiré du fonds, de très-grosses bittes de différentes formes, & garnies de plantes marines & de coquillages, comme il a été dit ci-dessus. Toutes les personnes ci-dessus nommées, ont remarqué que lesdites bittes étoient noirâtres pardessous, & chargées de parties de sable, ou de vase sablonneuse : ce qui indique qu'elles ne touchoient pas à un fonds de roche marneuse.

Un des Matelots, que l'on a dit être Louis Clément, ayant été plus loin que ses camarades, & ayant senti qu'il cessoit de marcher sur des bittes, a enfoncé une pince à deux pieds environ de profondeur, dans l'endroit où il étoit : ensuite il est venu sur le bord de la mer, dire que le fonds dans

lequel il venoit d'enfoncer ſa pince, étoit de vaſe noire ſablonneuſe.

Les ſix hommes qui étoient employés à l'extraction deſdites bittes, ſe ſont retirés de l'eau à ſept heures. Le nommé François Fleury, qui, dans les marées précédentes, nous avoit aſſuré l'exiſtence de la roche, eſt convenu, ainſi que ſes camarades, que, malgré la recherche la plus ſcrupuleuſe, ils n'avoient trouvé qu'un fonds de bittes & ſable.

Il a été retiré vingt-ſix bittes de différentes groſſeurs qui ont été miſes ſur le ſable pendant l'opération; après laquelle deux manœuvres s'occupoient à les retirer, pour les dépoſer dans le bureau du Magaſin du Roi, ainſi qu'on avoit fait la veille. Dix de ces bittes étoient déja apportées ſur la berme de la quatrieme partie de la digue d'enceinte du côté de l'Oueſt, lorſque MM. Arnoys, Porion, Gouvion & autres, s'en ſont apperçus, & ont donné des ordres pour qu'on les laiſsât où elles étoient. M. de Chaubry à qui on en a rendu compte, a dit de faire ce qui conviendroit à ces Meſſieurs, quoique les ouvriers qui ont tiré ces bittes fuſſent payés par le Roi.

L'opération s'eſt faite ſous les yeux de M. Chaubry, & des ſieurs Degaſparis, Hardy & Deſormeaux d'une part; de MM. Arnoys, Blanquet, Porion, Gouvion, deux Maîtres de bateau, dont un ſe nomme Belhomme, & pluſieurs matelots du Port, d'autre part.

Le ſieur Auvray, Capitaine de navire, qui a aſſiſté aux opérations précédentes, étant arrivé à ſept heures pour prendre connoiſſance de celle qui venoit de finir, le même réſultat lui fit dire qu'il n'avoit jamais exiſté de roche continue & marneuſe, mais bien un enrochement de bittes qui ne pouvoit nuire à la navigation, ſe trouvant à trois pieds au-deſſous du niveau des baſſes-mers de vive-eau. Le nommé Belhomme lui répondit, que s'il n'étoit pas Capitaine de M. Olivier, & envoyé par lui, il ne raiſonneroit pas ainſi; & que le nouveau Port pour lequel il paroiſſoit s'intéreſſer, devoit néceſſairement être mauvais, les Jetées étant trop courtes, & cachées par la ville. A quoi ledit ſieur Auvray a obſervé qu'il n'étoit point appellé pour diſcuter les avantages ou deſavantages du nouveau Port, mais bien pour reconnoître la nature du fonds aux abords, & en avant de la digue d'enceinte.

Les ſieurs Olivier & Clémence ſont arrivés un inſtant après : il leur a été dit à-peu-près la même choſe, de la part de Me Belhomme, & de deux autres marins. Leur réponſe a été à-peu-près celle de M. Auvray.

Ledit Belhomme & un autre Maître de bateau étant venus chez le ſieur Hardy, où étoient les ſieurs Degaſparis, Deſormeaux & les ſix Matelots

dénommés ci-deſſus, ont paru n'avoir aucune connoiſſance du nouveau Port, & ont dit que le Port actuel étoit très-commode, depuis qu'on avoit fait les deux digues de barrage, & que l'on avoit chaſſé : que depuis ce temps il n'étoit point arrivé de naufrage, & qu'un autre Port, quel qu'il ſoit, ne pouvoit être meilleur.

MARÉE DU SOIR.

Néant.

LE 24 : MARÉE DU MATIN.

Pour s'aſſurer de plus en plus de la nature du fonds, aux abords, & en avant de la digue d'enceinte, on a fait apporter la ſonde ou tariere dont il a été parlé ci-devant : enſuite on a chargé les ſix Matelots nommés dans le Procès-verbal du 23, de ſe mettre à l'eau, de chercher l'endroit le plus garni de bittes, & de l'indiquer aux ſieurs Degaſparis, Hardy, & Jacques Deleſtre qui étoient dans un canot. On en a trouvé pluſieurs : entr'autres un plus large, plus garni de bittes, & plus raboteux que les autres, a mérité plus d'attention. On a approché le canot, & au moyen d'une gaffe, & d'une pince de fer de la longueur de trois pieds environ, on s'eſt aſſuré que toute cette partie étoit bien garnie de bittes, & pouvoit effectivement donner l'idée d'un enrochement : on s'eſt décidé à y faire une ſonde, & on y a procédé de la maniere ſuivante.

On a poſé la pince dans cet endroit : enſuite deux Matelots armés chacun d'une maſſe de fer, ont frappé deſſus ; les bittes ſe ſont déjointes, & ladite pince a entré facilement : on l'a retirée, & on y a ſubſtitué la ſonde qui a été enfoncée toute entiere, juſqu'au niveau de l'eau en douze minutes ; &, comme il y avoit à-peu-près deux pieds & demi d'eau, elle s'eſt trouvée enfoncée dans le terrain d'environ neuf pieds & demi. Elle a été retirée très-facilement, & apportée ſur le bord de la mer où étoient MM. Deſgranges, Clémence, Auvray, Déſormeaux, &c., qui, après l'examen qu'ils en ont fait, ont reconnu qu'elle n'étoit chargée que de parties de terre glaiſeuſe, vaſe noire & ſable propre à faire briques & tuiles.

L'opération a fini à huit heures : on a dépoſé la ſonde dans cet état au bureau du Magaſin du Roi.

MARÉE DU SOIR.

Néant.

LE 25 : MARÉE DU MATIN.

On a regardé cette marée comme la derniere de cette vive-eau : on s'eſt muni de deux ſondes & de pinces néceſſaires aux opérations qu'on ſe propoſoit de faire. Trois canots ſe ſont trouvés à ſept heures, & les perſonnes ci-deſſous nommées, s'y ſont embarquées dans l'ordre ſuivant. PREMIER CANOT ; MM. Deſgranges, deux freres Clémence, Capitaines, Auvray, Capitaine, & Dujardin, auſſi Capitaine, avec quatre Matelots nommés le Duc, Chevalier, Auvray & Fromentin. Ces perſonnes ſe ſont occupées à reconnoître la nature du fonds, depuis le Parc aux huîtres, juſqu'aux abords de la Jetée de Dieppe : ils l'ont trouvé le même que celui dont il a été parlé dans les opérations précédentes, c'eſt-à-dire, partie garnie de bittes, partie garnie de ſable, & même hauteur d'eau ; excepté devant l'entrée du Port actuel qui ſe trouve plus profond à cauſe du courant de la riviere. DEUXIEME CANOT ; Hardy, Deſormeaux, Jacques Deleſtre, Philippe Deleſtre, Joſeph Deleſtre, Louis Clément, & Jean-Prudent Clément. TROISIEME CANOT ; Degaſparis, Deſnoyers, François Fleury pere, Fleury fils, Etienne Deſranti, Pierre Biloquet, & Jean Bourdelle. Ces deux derniers, après avoir cherché à la gaffe, les endroits garnis de bittes, ont mouillé, ayant un ancre devant & derriere, & ont procédé aux ſondes de la maniere ſuivante. On a enfoncé une pince à coups de mail : enſuite on y a ſubſtitué une ſonde ou tarriere qui a été enfoncée à huit pieds & demi, & retirée en quinze minutes. Deux autres ſondes ont été faites dans des endroits différents. Les tarrieres ont été portées au haut du galet, à la fin de chaque opération, pour les faire voir à M. Deſgranges, qui étoit ſorti du canot pour aller rejoindre nombre de ſpectateurs, tous Citoyens de cette Ville, qui étoient ſur la digue.

Le réſultat de ces trois ſondes a été le même que celui de la marée d'hier 24 ; c'eſt-à-dire, terre glaiſeuſe & vaſeuſe, mêlée de ſable : après quoi le nommé Fleury eſt convenu publiquement, qu'il ſe reconnoiſſoit dans l'impoſſibilité de trouver la roche indiquée ; & comme la mer montoit, on a terminé l'opération.

Signés : François Clémence. --- H. R. Auvray. --- J. M. Dujardin.

--- J. Clémence. --- Joſeph Deleſtre. --- Michel-Colin Olivier --- Louis-Jean-François Clément. --- Chaubry. --- Deſgranges. --- Jean Bourdelle. --- Hardy. --- Degaſparis. --- † Croix de Pierre Biloquet. --- Hardy. --- † Croix d'Etienne Deſranti. --- Abraham Leduc. --- Jacques Deleſtre --- Louis-Jean-François Clément, pour Prudent Clément, ſon frere. --- La marque † de M. François Auvray. --- Philippe Deleſtre. --- Fromentin. --- Fleury. --- Fleury fils.

Eclaircissemens sur l'ouverture de l'angle ayant pour sommet les rochers de l'Ailly, & pour extrémité de ses côtés, les têtes des Jetées de l'Oueſt de l'ancienne & de la nouvelle Paſſe, indiquée progreſſivement juſqu'à 1000 toiſes au large du Cap de l'Ailly.

Comme on a fait une objection importante & capitale, de la différence de poſition de la Paſſe actuelle, à celle qui eſt projetée par rapport aux rochers de l'Ailly, on a cru devoir conſtater avec le plus grand ſoin, & dans le plus grand détail, l'ouverture de l'angle formé par deux lignes partant des têtes des Jetées, & allant ſe réunir aux rochers de l'Ailly.

MM. les Ingénieurs l'ont annoncé de deux degrés & demi à trois degrés: MM. les oppoſants le diſent de huit degrés.

On joint ici le relevé exact de cet angle.

Des têtes des Jetées au pied de la Falaiſe,

il eſt de »	2 degrés	5 minutes.
A 100 toiſes plus en mer, il eſt de » » » » »	2	10
A 200 toiſes plus en mer, il eſt de » » » » »	2	15
A 300 »	2	17
A 400 »	2	23
A 500 »	2	28
A 600 »	2	32
A 700 »	2	37
A 800 »	2	41
A 900 »	2	46
A 1000 »	2	50

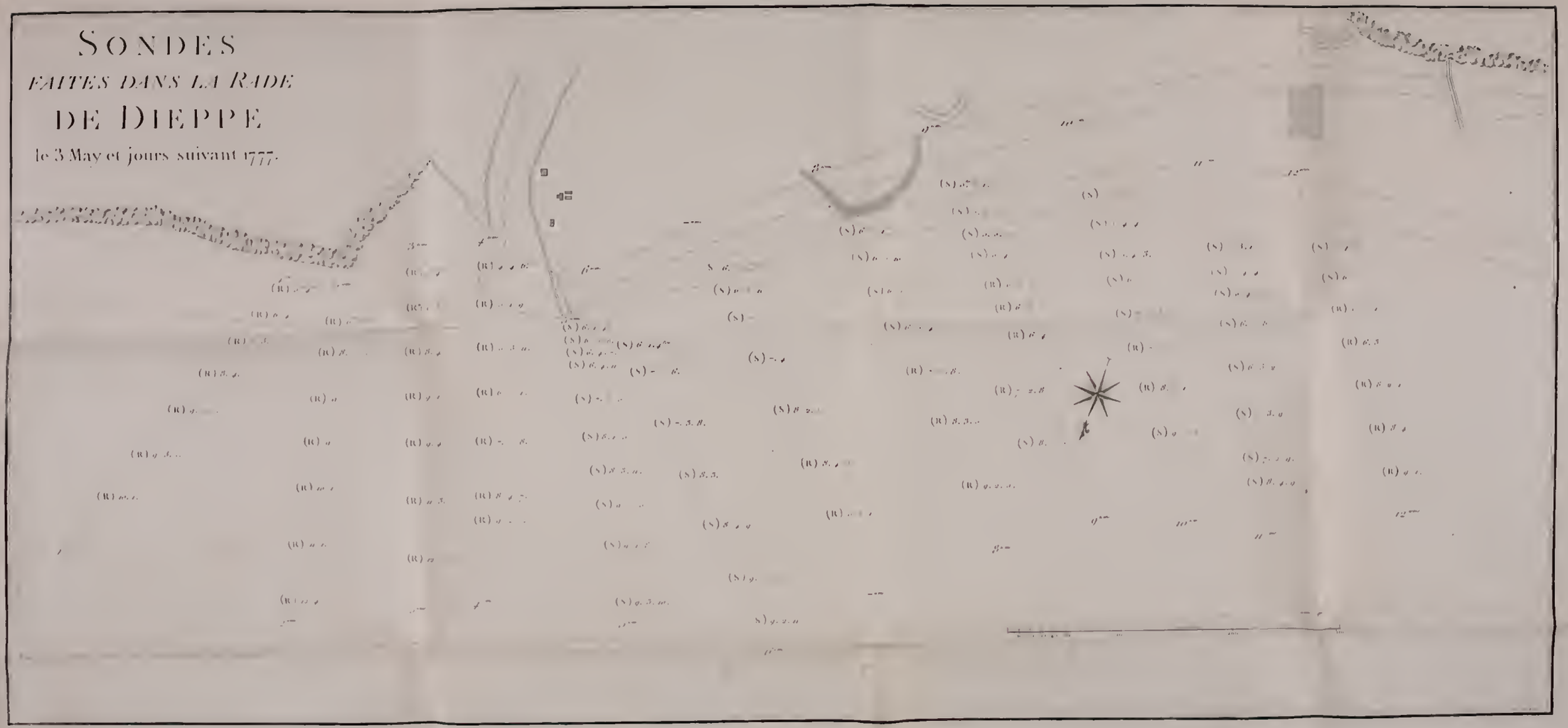
On ſait que les navires ne peuvent pas raſer la falaiſe; mais les rochers ayant environ quatre cents toiſes de longueur, un navire qui qui paſſeroit à l'extrémité, n'auroit à rattrapper ſur deux lieues de longueur, qu'une différence de deux degrés vingt-trois minutes: enfin celui qui paſſeroit à mille toiſe de la falaiſe, & par conſéquent, à ſix cents toiſes du rocher, n'auroit à rattrapper qu'une différence de deux degrés cinquante minutes.

On a donc eu raiſon de dire que l'angle étoit de deux degrés & demi à trois degrés.

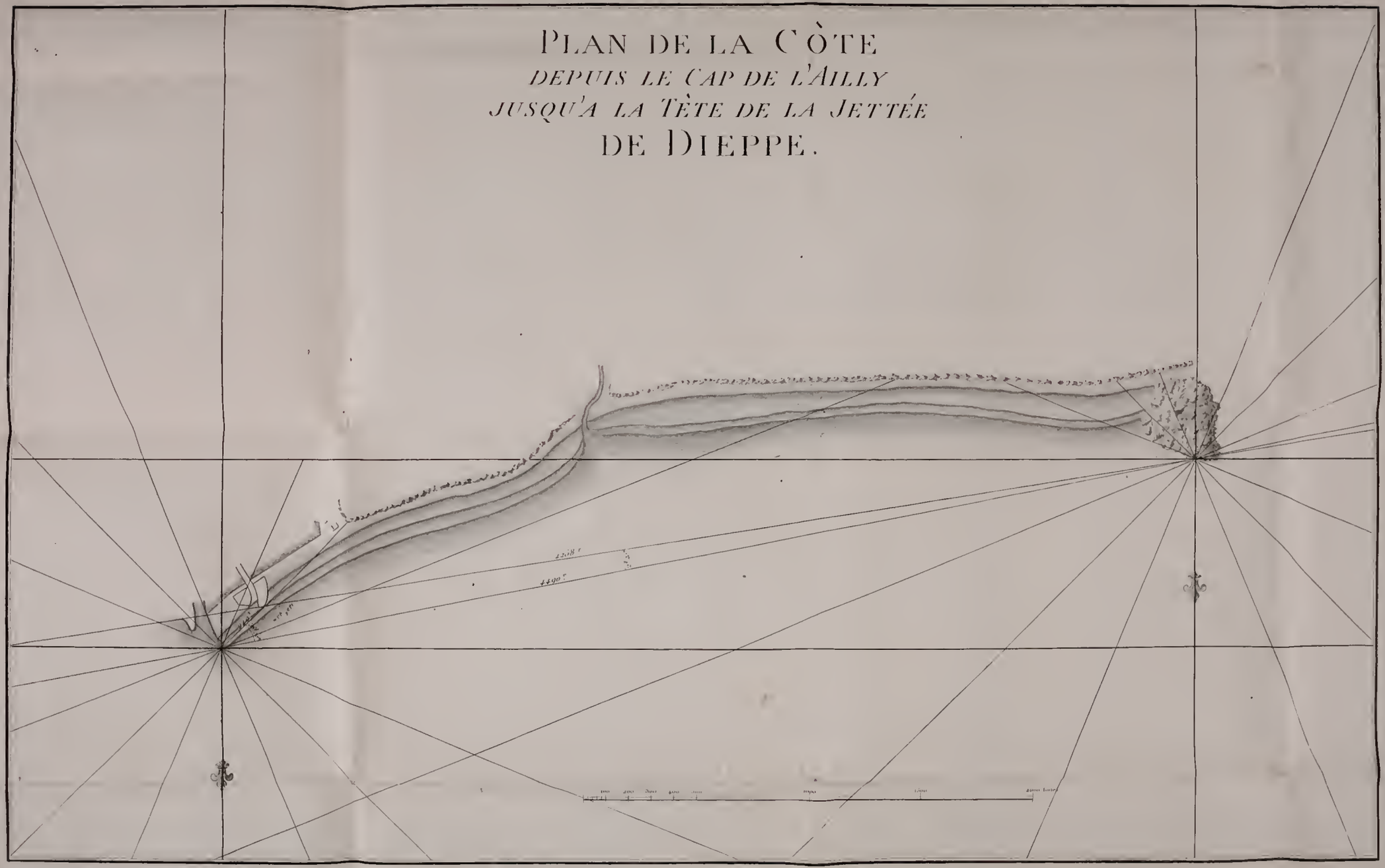
Ce ſont là des vérités qui ſe prouvent géométriquement, comme on a prouvé phyſiquement la non-exiſtence du banc de rochers en face du nouveau Chenal, & comme chacun peut ſe convaincre de l'exiſtence des rochers qui entourent la Jetée de l'Eſt, & tapiſſent le Chenal actuel.

FIN de la premiere Partie.

SONDES
FAITES DANS LA RADE
DE DIEPPE
le 3 May et jours suivant 1777.



PLAN DE LA CÔTE
DEPUIS LE CAP DE L'AILLY
JUSQU'A LA TÊTE DE LA JETTÉE
DE DIEPPE.



DEUXIEME PARTIE.

AVERTISSEMENT.

LE projet d'une nouvelle Paſſe pour le Port de Dieppe, étoit depuis long-temps ſollicité par l'ancienne Municipalité. En 1789, les Repréſentants de la Commune firent un Mémoire contre cette nouvelle Paſſe; l'ancienne Municipalité y répondit à mi-marge; le tout fut imprimé. Les Repréſentants actuels de la Commune, ont fait une replique; nous la joignons ici avec une réponſe également à mi-marge; cependant comme ce ſont preſque par-tout les mêmes objections, nous renvoyons ceux qui veulent ſuivre cette affaire, aux Mémoires déja imprimés.

Avant d'entamer cette diſcuſſion, nous croyons devoir obſerver, que, nous ne faiſons cette réponſe, que parce qu'on nous la demande; qu'obligés de donner notre avis, nous le faiſons avec ſimplicité & vérité; mais que le ſeul deſir que nous ayons dans le cœur, eſt de faire ce qui eſt agréable à la Commune. Tel eſt notre vœu, il eſt raiſonnable, il eſt ſage, il eſt prudent, & tant que l'honneur le permettra, ce ſera la bouſſole, ſur laquelle nous ne ceſſerons de nous diriger.

MÉMOIRE

CONTRE le Projet de l'ouverture d'une nouvelle Paſſe au Port de Dieppe.

LA continuation des travaux déja entrepris pour l'ouverture d'une nouvelle Paſſe, doit occaſionner une dépenſe conſidérable.

M. de la Milliere, dans le Mémoire qu'il vient de préſenter à l'Aſſemblée Nationale, l'évalue, d'après les devis qui en ont été dreſſés, à une ſomme de quatre millions. L'expérience a démontré que la dépenſe effective s'élevoit ſouvent à des ſommes beaucoup au-deſſus de celles déterminées dans les devis, ſur-tout quand il s'agit

RÉPONSE

A ce Mémoire.

ON convient que la continuation des travaux déja entrepris pour l'ouverture d'une nouvelle Paſſe, doit verſer un numéraire aſſez conſidérable dans la Ville de Dieppe; ce qui auroit donné du pain à beaucoup de malheureux qui en manquent; & auroit reflué juſques ſur le propriétaire & le négociant, pour de là retourner au profit de l'ouvrier, parce que l'argent, paſſe de main en main, de l'homme aiſé au néceſſiteux, de celui-ci à l'homme aiſé, &c. C'eſt ainſi que le Gouvernement reverſe l'argent qu'il reçoit, ce qui entretient la circularion, & fait naître l'abondance; ainſi on ne croît point avoir à ſe juſtifier auprès de la Municipalité, de la dépenſe que les projets doivent occaſionner.

M. de la Milliere, en eſtimant le projet de la nouvelle Paſſe, à quatre millions, a fait entrer en ligne de compte les chances auxquelles ces travaux ſont expoſés; il faut obſerver d'ailleurs que la digue de garantie, faite pour protéger des coups de mer, étoit l'ouvrage qui offroit le plus de hazards; que cette digue étant conſtruite, il eſt plus facile de déterminer la vraie dépenſe. Enfin, ſi le

MEMOIRE. *REPONSE.*

d'ouvrages de la nature de celui dont il eſt ici queſtion. Ainſi, on peut dire, ſans exagération, que l'ouverture de la nouvelle Paſſe ſera pour la Nation, une dépenſe d'environ ſix millions.

projet doit verſer dans la Ville ſix millions, au lieu de quatre, ils nous ſemble que c'eſt moins pour la Commune de Dieppe, un orage à détourner, qu'un bienfait à provoquer.

D'après cela, il faut convenir que, dans la ſituation actuelle des finances, une néceſſité abſolue, ou au moins une utilité évidente, doivent ſeules déterminer l'exécution d'une pareille entrepriſe.

Nous croyons qu'il ne peut y avoir de circonſtance plus impérieuſe pour entreprendre de grands ouvrages, qu'un temps où le peuple manque de travail; & nous ajoutons qu'on ne pouvoit rien faire de plus utile pour la Ville de Dieppe, même pour la Capitale du Royaume. Effectivement, Dieppe eſt le Port le plus près de Paris, ſi le Canal de navigation d'ici à l'Oiſe étoit fait; alors Paris auroit avec la mer la communication la plus courte poſſible; alors Dieppe ſeroit l'entrepôt, Dieppe ſeroit véritablement le Port de Paris. Il eſt bon d'obſerver encore qu'un Port de mer eſt à tout le Royaume; il ſert de refuge à tous les navires, il ſert à l'exportation & à l'importation des matieres qui circulent dans tout l'Empire; d'où il eſt aiſé de conclure que la dépenſe qu'on fait à un Port, ne doit point être ſtrictement proportionnée au nombre des habitants qui y demeurent; enfin, il paroîtra toujours étonnant qu'une Ville faſſe une objection de la dépenſe qu'on veut faire chez elle, pendant que toutes les autres ſollicitent avec tant de zele de grands établiſſements & de grands travaux.

Si cette néceſſité eſt démontrée, ſi cette utilité eſt palpable, qu'on ſe hâte de mettre

On ne peut qu'applaudir à cette déciſion; mais il ne ſeroit pas juſte de reprocher au Département des

la main à l'œuvre ; mais, s'il n'y a ni néceſſité, ni utilité ; ſi l'ouverture de la nouvelle Paſſe, au lieu de rendre le Port de Dieppe plus commode & plus acceſſible, doit expoſer les Navires & leurs Equipages à de plus grands inconvénients que ceux qui exiſtent aujourd'hui : alors il eſt certain qu'il faut renoncer à l'exécution d'un pareil projet.

Ponts & Chauſſées d'avoir mis de la négligence, quand il a été queſtion de s'aſſurer de la bonté du projet, ni de l'accuſer de lenteur dans l'exécution. Ce Projet a été ſouvent & longuement diſcuté ſous l'Adminiſtration ſucceſſive de trois Intendants, du Département des Ponts & Chauſſées. M. Trudaine, M. de Cotte, & M. de la Milliere. M. de Trudaine, ordonna pour la premiere fois le rapport de ce Projet à une aſſemblée générale d'Ingénieurs, qui ſe tint le 10 Juin 1776; il fut encore examiné à une pareille aſſemblée le 10 Mars 1777, à une troiſieme du 13, à une quatrieme du 17, à une cinquieme du 22 Mars, à une ſixieme du 21 Avril de la même année ; il fut ſoumis au rapport de M. le Chevalier d'Arcy & de M. Borda ; ce rapport ſous la date du 25 Avril 1777, eſt abſolument en faveur de la nouvelle Paſſe. Il fut renvoyé à une ſeptieme du 28 Avril, une huitieme aſſemblée du 21 Décembre 1777, une neuvieme du 16 Août 1780. Ce Projet, vu ſon importance, n'a ceſſé d'occuper l'aſſemblée des Ingénieurs ; on y rendoit compte tous les ans de ce qui étoit fait, on y diſcutoit tout ce qui reſtoit à faire ; enfin, en 1787, temps où on a pu s'occuper de l'exécution de ce Projet, on a fait des plans y relatifs, & un Mémoire très-détaillé, où l'on peſe tous les avantages de la nouvelle Paſſe. Ce Mémoire a été lu ; les plans ont été communiqués à l'aſſemblée générale des Ponts & Chauſſées. M. Perronnet étant alors malade, on tint un Comité particulier chez lui, pour avoir ſon avis.

Ces Mémoires & ces Plans furent encore lus & communiqués à un Comité, chez M. le Duc d'Harcourt, où ſe trouverent pluſieurs Ingénieurs des Ponts & Chauſſées ; MM. le Chevalier de Borda, & de Fleurieu, M. Légier & M. Meuſnier, Ingé-

nieurs Militaires, M. de la Brétonniere, commandant la Marine, à Cherbourg, & le Projet fut encore unanimement approuvé.

Enfin, il a été communiqué à un grand nombre de Négociants & de Marins, dans différentes assemblées : on ne s'est déterminé à l'exécuter qu'après avoir pris tous les renseignements possibles; & l'on peut assurer que de tous les hommes qui n'ont aucun intérêt sur les lieux, il n'en est pas un qui n'ait approuvé le Projet, non pas seulement comme une chose qu'on pouvoit exécuter, mais comme une chose évidemment très-utile.

On ne peut donc pas reprocher au Département des Ponts & Chaussées d'avoir mis de la négligence dans cet examen ; on ne peut pas non plus l'accuser de lenteur dans l'éxécution ; elle dépend des fonds & des ordres qu'on donne; & si quelque chose a pu la ralentir, ç'a été plutôt l'opposition constante d'une partie des habitants de la Ville de Dieppe, à l'exécution de ces travaux, qu'une autre partie sollicitoit avec chaleur. Le Ministere, au moyen des précautions qu'il avoit prises pour s'assurer de la bonté du Projet, étoit vivement persuadé du bien qui devoit en résulter; mais il auroit voulu que toute la Ville y eût applaudi, il avoit pour lui l'avis formel de tous les hommes de l'art, de tous les Savants, consultés : les vives sollicitations de l'ancienne Municipalité, & le vœu de la Chambre du Commerce; c'étoit sans doute bien suffisant pour déterminer l'exécution du Projet ? Mais si la nouvelle Municipalité s'oppose à l'ouverture de la nouvelle Passe, nous pensons que cette raison doit la faire abandonner, jusqu'à ce qu'elle la demande. Les Communes qui se trompent souvent sur leurs véritables intérêts, ne peuvent jamais être accusées de mauvaise foi ; elles ne peuvent opiner que pour le bien général : elles ont nécessairement, essentiellement en vue le bien public qui est le leur, & avec la Commune on n'a jamais à combattre que son erreur.

MEMOIRE.

Dès l'instant où il a été connu, il a excité de la part des habitants, & sur-tout de la part des Marins, les plus fortes réclamations ; mais on a eu grand

REPONSE.

Si le Projet de la nouvelle Passe a excité de fortes réclamations de la part de quelques habitants, & de quelques marins, c'est que tout au monde a ses censeurs ; mais ce même Projet a aussi ses zélés parti-

ſoin de les étouffer dès leur origine.

ſans, comme on le voit par la Replique de l'ancienne Municipalité, & par la Proteſtation ſignée de 110 Marins, Négociants & Propriétaires de la Ville de Dieppe.

Un ancien Capitaine de navire, homme inſtruit, plein de zele & de patriotiſme, fit imprimer quelques Obſervations ſommaires, ſur les dangers de l'ouverture de la Paſſe. L'Ecrit qu'il publia, ne renfermoit que des réflexions relatives au Projet. Cet honnête citoyen terminoit ainſi ſon Mémoire :

L'ancien Capitaine de navire, dont on parle ici, pouvoit être un très-honnête homme, plein de zele & de patriotiſme, ce qui ne fait rien à l'affaire en queſtion ; mais il n'étoit ni auſſi ſage, ni auſſi inſtruit qu'on le ſuppoſe ; & c'eſt néanmoins ce qu'exige une diſcuſſion de cette nature. Le Mémoire de ce vieillard a été imprimé ; nous y renvoyons ceux qui veulent ſuivre cette affaire ; ils verront qu'il reſpire, d'un bout à l'autre, la paſſion & l'aveuglement ; qu'il ne contient pas une ſeule idée, qu'il eſt rempli de prophéties ridicules, entaſſées les unes ſur les autres, ſans aucun jugement. Entr'autres choſes il dit des Ecluſes, *qu'elles formeront à Dieppe une barre comme celle de Bayonne* ; & de la nouvelle Paſſe, *que s'il y a toujours de l'eau dans le Chenal, les bateaux pêcheurs ne pouvant plus y échouer à mer baſſe, ils ſeront obligés d'apporter leur poiſſon juſques dans le Port, ce qui ruinera le Commerce, &c. &c.* Voilà cependant le Mémoire qui a ſervi de baſe & de ralliement à tout ce qu'on a dit depuis contre tous les Projets ; c'eſt ce Mémoire, ſigné par un ancien Marin, qui a égaré tant de Citoyens qui deſirent le bien en général, qui, en particulier, ont intérêt qu'on le faſſe à Dieppe, mais qui, n'ayant pas les connoiſſances relatives à cet objet, ſe ſont abandonnés à l'opinion d'un homme vieilli dans le métier de la mer, ſans penſer que, la vieilleſſe & l'habitude ont auſſi leurs erreurs. Comme les Ecluſes de chaſſe, au lieu de former une barre, détruiſent celle que la mer forme pendant les jours qu'on ne chaſſe pas : on a oublié ce que ce vieux prophête a

dit des Ecluſes de chaſſe ; mais on croit encore à tout ce qu'il a dit ſur la nouvelle Paſſe qui n'eſt pas encore exécutée.

MÉMOIRE.

» Telles ſont les vues qui » animent l'Auteur de ce Mé- » moire. Vieillard âgé de ſoi- » xante-dix-ſept ans, & qui eſt » près de finir ſa carriere, on ne » peut le ſuſpecter d'aucun in- » térêt particulier, puiſqu'il ne » laiſſe point après lui de poſté- » rité. Si le ſang qui coule dans ſes veines commence » à ſe glacer, du moins il aura la conſolation de por- » ter juſqu'au tombeau l'amour de ſa Patrie & l'in- » térêt de l'Etat. «

REPONSE.

On ſent combien tout ceci eſt indifférent à l'affaire, ou bien il auroit fallu prouver qu'un homme, âgé de ſoixante-dix-ſept ans, qui n'a point d'enfants, ne tient jamais à ſes vieilles habitudes, qu'il ne peut pas ſe tromper, qu'il ne peut pas déraiſonner.

» Les bons Citoyens ſe con- » tentent de gémir en ſecret ſur » les dangers qu'ils prévoient » devoir réſulter du nouveau » Port; ils n'oſent s'en plaindre, » parce qu'ils craignent d'être » traités de cabaleurs & de » gens aveuglés par l'eſprit de » partialité. Plût à Dieu qu'il » fût poſſible de relever les » courages abattus & les ge- » noux tremblants ! Que doit- » on craindre d'un Monarque » auſſi bienfaiſant, qui s'occupe du ſoin de faire » reſpecter ſon Pavillon, d'augmenter le Commer- » ce de ſes ſujets, ſans les ſurcharger d'Impôts ; » enfin, de rendre ſon Royaume un des plus flo- » riſſants du monde ? Son regne, qui ſera toujours

Il y a de bons Citoyens dans les deux partis ; mais comme on met beaucoup de paſſion, chacun appelle bons Citoyens ceux du ſien ; & ici, comme ailleurs, les gémiſſants ſont toujours ceux du parti vaincu, de quelque côté que ſoit la raiſon. Au ſurplus, ceux qui ont prévu les dangers dont on parle, ont été heureuſement trompés, puiſque, comme tout le monde en convient aujourd'hui, tout ce qu'on a fait juſqu'à ce jour a procuré tant de bien au Port.

» trop

» trop court pour le bonheur de la Nation, ſera » une époque des plus brillantes de la Monarchie » Françoiſe. «

MEMOIRE.

Ainſi s'exprimoit ce brave homme en 1777; tel étoit ſon langage, & qui le croiroit ! il fut traité comme un ſéditieux, comme un perturbateur du repos public, & les Officiers Municipaux d'alors ne rougirent pas de le décréter de comparence perſonnelle, ſans doute pour intimider tous ceux qui ſeroient tentés de marcher ſur ſes traces. Voilà quelle fut la récompenſe de ſon zele : voilà comme devoient s'attendre à être traités tous ceux qui oſeroient combattre ouvertement les projets & les vues de l'ancienne Adminiſtration Municipale. C'eſt encore de cette maniere qu'elle voulut en uſer envers la plus grande partie des Habitants qui s'étoient réunis pour s'oppoſer à ce que le Canal de Dieppe, à Arques, fût entrepris aux frais, périls & riſques de la Communauté : elle arrêta qu'il ſeroit préſenté contr'eux une plainte en ſecret de Juſtice. Heureuſement les Habitants ne ſe laiſſerent pas intimider par les menaces de ceux qui, ne devant leurs places qu'à des Lettres de cachet, n'en prétendoient pas moins être leurs Repréſentants; ils les traduiſirent à la Cour de Parlement, & bientôt l'entrepriſe du Canal que la ſituation des finances de la Communauté

REPONSE.

Ceci eſt du Département de la Police confiée aux Municipalités ; nous ignorons abſolument les charges & les détails de cette affaire ; mais bien ſûrement cela ne prouve pas que la nouvelle Paſſe ſoit un mauvais Projet, ni même quele Canal de Dieppe à Paris, par Pontoiſé, doive être totalement abandonné.

ne lui permettoit pas d'entreprendre, fut totalement abandonnée.

MEMOIRE.

Quoi qu'il en ſoit, on ſentit bientôt qu'il falloit au moins pour conſerver les apparences, conſulter les Marins du pays; on ſentit qu'ils étoient les premiers juges des avantages & des inconvénients de l'une & de l'autre Paſſe; on ſentit que la plus ſavante théorie ne pouvoit ſuppléer à leur pratique habituelle & journaliere.

REPONSE.

On n'a point conſulté les Marins du pays, pour conſerver les apparences; on les a conſultés pour avoir leur avis: ce qui paroît tout ſimple. Nous obſerverons cependant que tous les hommes de mer, pris indiſtinctement, ne ſont pas en état de juger un Projet de cette eſpece. La majeure partie des Matelots, & même des Pilotes, qui ſont en général d'excellents Manœuvriers, à Dieppe ſur-tout, ne ſavent ni lire, ni écrire, ils ne connoiſſent rien aux Plans & ne peuvent juger un Projet ſur le papier. Quant à leur pratique habituelle & journaliere du Port actuel, c'eſt là ce qui les y attache aveuglément. C'eſt en général dans le nombre des Capitaines de navires, tant de Dieppe que d'ailleurs, qu'il faut chercher des hommes en état de juger la queſtion. Alors on trouvera pluſieurs Partiſans de la nouvelle Paſſe, même parmi les Marins de Dieppe, & preſque l'unanimité parmi les Etrangers. Du moins nous n'avons pas encore vu de Marin étranger, qui n'ait applaudi au Projet, quoiqu'il ait été communiqué à un grand nombre. Cela vient de ce que les hommes qui ont beaucoup voyagé ont plus de connoiſſances, & moins de préjugés; qu'ils ſavent que chaque Port a ſon entrée, ſon expoſition, ſes dangers, ſes facilités, & que celui où l'on eſt né, n'eſt pas toujours le meilleur Port du monde.

On les appella donc, ou plutôt on feignit de les appeller, le 4 Mars 1779. En effet le Projet étoit alors ſi irrévocablement arrêté, que les Ecluſes

On ne conçoit pas comment on a pu *feindre* d'appeller les 22 Capitaines de navires, Pilotes & Marins qui ont donné le Réſumé de leurs Obſervations ſur la nouvelle Paſſe, & qui l'ont tous ſigné. Dira-

de chaſſe étoient déja commencées & dirigées pour la nouvelle Paſſe. On fit plus : on ſe garda bien de leur expoſer le véritable état de la queſtion. On ne leur demanda pas s'il falloit conſerver la Paſſe actuelle ou en ouvrir une nouvelle; on leur dit poſitivement que la premiere ſeroit abandonnée, que le Miniſtere l'avoit ainſi décidé. On les conſulta donc ſimplement ſur l'endroit où il paroiſſoit le plus convenable de l'ouvrir, ſur la longueur des Jetées projetées. Les obſervations qui portent la date du 4 Mars 1779, étoient rédigées d'avance. Il y a plus; pluſieurs de ceux qui les ſignerent, furent ſucceſſivement appellés chez un des Ingénieurs des Ponts & Chauſſées; on leur montra les plans des nouvelles Jetées; on y joignit quelques refléxions, & ils ſignerent, ſans autre examen ni diſcuſſion. D'ailleurs l'entrée du Chenal étoit alors preſque totalement encombrée par le galet; les courants occaſionnoient dans le Port des ava-

t-on qu'on a feint de leur laiſſer leur liberté en les violentant ? Cela n'eſt pas ſuppoſable de la part de M. de Ceſſart qui les a raſſemblés; d'un ſeul contre 22 hommes de mer, accoutumés à braver les plus grands dangers, pendant qu'il n'auroit fallu ici que ſe battre vingt-deux contre un. Ce n'eſt pas non plus en les ſéduiſant qu'on leur a ôté leur liberté : la diſcuſſion ne rouloit que ſur des choſes de leur métier. Ce Réſumé eſt fait avec méthode; il eſt diviſé par articles; ſavoir : des Courants, des Vents, du Giſſement des Côtes & des Rochers, de l'intérieur du Port : chacun de ces Articles eſt diſcuté dans le langage de l'homme de mer; langage qui leur eſt familier : enfin, ils ſignent que c'eſt leur avis, & on ne veut pas y croire. Il faut convenir qu'il n'y a plus rien ſur quoi on puiſſe compter dans le monde, ſi la ſignature de vingt-deux hommes libres, majeurs, ayant des états & de la réputation, ne ſignifie rien, lors même qu'ils parlent de leur métier. Au ſurplus, on voit avec grand plaiſir, que le Port, qui, au 4 Mars 1779, étoit dans un état ſi alarmant, ſe trouve infiniment meilleur aujourd'hui, au moyen des Ecluſes & de la Digue de barrage qu'on a fait depuis; ouvrages contre leſquels on s'élevoit alors, avec autant

MEMOIRE.

ries conſidérables. Ces Marins voyoient la navigation ſur le point d'être abſolument interrompue; ils étoient frappés des dangers auxquels elle étoit continuellement expoſée. Aujourd'hui ces dangers, ces inconvénients n'exiſtent plus. Les Ecluſes de chaſſe, quoiqu'elles n'aient pas été dirigées pour nettoyer la Paſſe actuelle, leur jeu, quoique aſſez rare, procurent aux navires, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie, une largeur ſuffiſante. Lorſque les Ecluſes joueront plus ſouvent, le Port ſe trouvera inſenſiblement déblayé dans toute ſon étendue. Enfin, les Digues de barrage, depuis qu'elles ſont achevées, ont aſſuré aux bâtiments, qui ſe trouvent dans le Port, le plus grand calme; ils y jouiſſent, même dans les plus violentes tempêtes, de la plus parfaite tranquillité; ils n'y ſont plus expoſés, comme ils l'étoient autrefois, à ſe briſer ou les uns contre les autres, ou contre les murs des Quais.

Tel eſt aujourd'hui l'état des choſes; il n'eſt pas conteſté & ne peut l'être. L'amas de galet qui s'étoit formé dans le Che-

REPONSE.

de paſſion qu'on le fait aujourd'hui contre la nouvelle Paſſe.

On relevera cependant ici une aſſertion qui n'eſt pas juſte; on dit que lorſque les Ecluſes joueront plus ſouvent, le Port ſe trouvera inſenſiblement déblayé dans toute ſon étendue. Tous les hommes qui connoiſſent les loix de l'Hydraulique, ſavent que la ſection d'un Courant eſt toujours en raiſon de la maſſe d'eau qui s'écoule dans un temps donné, & que ce débouché fait, il ne s'augmente plus, ſi le volume de l'eau reſte le même. S'il en étoit autrement, les rivieres qui roulent continuellement leurs eaux, ſe feroient un lit infiniment large. Le Chenal actuel ne ſera donc point entierement déblayé, parce qu'il eſt trop large & qu'il eſt mal contourné pour l'effet des Chaſſes.

Nous conviendrons facilement que les travaux faits par les Ingénieurs des Ponts & Chauſſées, ont beaucoup amélioré le Port;

MÉMOIRE. *RÉPONSE.*

nal, la violence des Courants dans le Port, avoient été préſentés comme deux des principaux motifs qui devoient déterminer l'ouverture de la nouvelle Paſſe. Ces deux inconvénients ont ceſſé, & dès-lors on ne voit pas ce qui pourroit porter à l'exécution d'un Projet très-diſpendieux, dont le ſuccès eſt au moins incertain, & qui fait redouter les plus grands dangers.

on convient encore qu'une des raiſons qui avoient déterminé l'ouverture d'une nouvelle Paſſe, étoit l'avantage d'avoir un Chenal purgé de galet; mais très-ſûrement, on n'a pas prétendu qu'une nouvelle Paſſe détruiroit le Courant qui exiſtoit dans le Port : on attendoit cet avantage de la ſeule Digue de barrage, qui empêche la mer de monter dans la vallée. Tous les Mémoires en font foi; & prêter un pareil effet à la nouvelle Paſſe, ce ſeroit ignorer juſqu'aux premiers éléments de la choſe en queſtion.

Quant au ſuccès de la nouvelle Paſſe, il n'eſt pas plus incertain pour les hommes de l'art, que le ſuccès des Ecluſes de chaſſe, que celui de la Digue de barrage faite en 1787; ouvrage qu'on a exécuté contre le vœu des oppoſants, qui croyoient & qui imprimoient, il y a 10 ans, que cela perdroit le Port.

Ce ſont ces raiſons qui déterminerent la Commune de Dieppe à voter, lors de la rédaction de ſon Cahier de doléances, la ceſſation abſolue des travaux pour l'ouverture de la nouvelle Paſſe, & la réparation ſolide des Jetées actuelles.

Le vœu de la Commune de Dieppe, ayant été prononcé d'une maniere très-abſolue, on a ceſſé tous les travaux relatifs à l'ouverture de la nouvelle Paſſe, & l'on s'occupe de réparer le plus ſolidement poſſible les Jetées actuelles.

Sa réclamation, bien légale & bien authentique, enga-

Les Citoyens zélés pour la choſe publique ſe trouvent dans l'un &

MÉMOIRE. *RÉPONSE.*

gea plusieurs Citoyens zélés pour la chose publique, à rédiger un Mémoire d'après les observations de plusieurs Négociants, Capitaines de navires, Maîtres de bateaux & Pilotes lamaneurs.

dans l'autre parti, & chacun croît être de la bonne religion.

Ce Mémoire a été imprimé, distribué; il a provoqué les Sectateurs du nouveau Projet à une Réponse, imprimée en marge du Mémoire lui-même.

On renvoie à ce Mémoire, où l'on trouve les mêmes objections qu'ici; elles y sont suffisamment discutées.

Cette Réponse a été distribuée, & on y a joint, 1°. un Imprimé ayant pour titre: Mémoire sur le Port de Dieppe, & principalement sur la nouvelle Passe.

Ce Mémoire, lu dans plusieurs Assemblées, très-nombreuses, composées d'Ingénieurs de tous les Ordres, de Marins, de Négociants, de Savants distingués, &c. prouve la sagesse des précautions; mais ce qui prouve la sagesse du Projet, c'est que tout le bien qu'on avoit promis de l'Ecluse de chasse, & de la Digue de barrage, s'est effectué.

2°. Un autre Imprimé ayant pour titre: Collection de Mémoires & Plans relatifs au Port de Dieppe.

On trouvera dans cette Collection, les mêmes objections qu'ici, avec les Réponses à mi-marge, comme nous l'avons dit ci-dessus.

Enfin, M. de la Milliere, dans le Mémoire qu'il a fait distribuer aux différents Membres de l'Assemblée Nationale,

On voit, dans le Mémoire de M. de la Milliere, avec quelle sagesse il parle du Projet de la nouvelle Passe. Il a dû la faire autoriser, quand tous les hommes de l'Art l'ap-

MEMOIRE. *REPONSE.*

où il traite de tout ce qui a rapport au Département des Ponts & Chauſſées, parle, pages 53, 54, 55 & 56, des travaux entrepris au Port de Dieppe, & des raiſons qui les ont déterminés.

prouvoient, & que la Municipalité de Dieppe le demandoit avec inſtances; mais depuis que la nouvelle Municipalité y a formé oppoſition, il a ſuſpendu les ordres qu'il avoit donnés pour l'ouverture de la nouvelle Paſſe, & il en a donné pour la réparation des Jetées actuelles, conformément aux vœux de la Commune. Cette marche prouve, non-ſeulement qu'on ne veut point travailler contre le vœu de la Municipalité, mais elle prouve encore qu'on a toujours travaillé conformément à ſes vœux.

C'eſt ainſi que la diſcuſſion s'eſt publiquement engagée, & c'eſt cette publicité ſeule, qui peut enfin amener au point deſiré depuis ſi long-temps, de pouvoir diſtinguer l'erreur de la vérité.

Cette affaire a déja été diſcutée dans plus de 20 Séances publiques; elle eſt très-claire pour les hommes de l'Art qui l'avoient examinée avec la plus grande attention; mais on convient qu'une ou pluſieurs Séances de plus, ſi elles ſont compoſées de gens inſtruits, doivent ajouter un nouveau degré de confiance dans le Projet de la nouvelle Paſſe.

C'eſt ſans doute ſuivre une marche ſage & raiſonnable; c'eſt chercher la vérité ſincérement & de bonne-foi, que de recueillir, dans les Ecrits publiés en faveur du Projet, les motifs qui ont déterminé à l'arrêter; de les combattre ſucceſſivement, & de préſenter enſuite les inconvénients que nous croyons attachés à ſon exécution.

Cette marche très-ſage a auſſi été ſuivie par les Partiſans de la nouvelle Paſſe, & même avec la plus grande régularité, puiſqu'ils ont répondu à mi-marge, ce qui ne permet de diſſimuler aucune objection.

MEMOIRE. *REPONSE.*

Motifs qui ont déterminé l'ouverture de la nouvelle Paſſe.

Ses partiſans ont dit, pag. 8 & 9 de l'Imprimé, ayant pour titre, Collection de Mémoires & de Plans relatifs au Port de Dieppe:

Tout ceci n'étant que l'extrait de ce qui a été dit en faveur de la nouvelle Paſſe, n'eſt pas ſuſceptible de diſcuſſion.

» 1°. La Paſſe actuelle eſt trop près de la falaiſe du Pollet; de ſorte qu'un Navire qui manque ſon entrée, venant de la partie de l'Oueſt, » eſt jeté ſur les rochers avant de pouvoir ſe relever, & courir un bord au largue.

» La nouvelle Paſſe étant à trois cents toiſes » de ces mêmes falaiſes, jamais un Navire qui » manquera ſon entrée, ne pourra y être jeté (1).

» 2°. La Paſſe actuelle eſt trop large; de ſorte » qu'il y reſte toujours des pouliers de galet qui » empêchent les Navires d'accoſter les Jetées, & » font autant d'éceuils dans le Chenal même.

» La nouvelle Paſſe étant réduite à la largeur » néceſſaire pour la facilité de la navigation, elle » ſera parfaitement nettoyée, & il n'y aura plus » d'éceuils dans le Chenal.

» 3°. Le fonds de la Paſſe actuelle eſt un rocher » qui ne permet pas aux Ecluſes de l'approfondir, » & qui briſe les Navires qui talonnent.

---

(1) Voyez le Mémoire lu à l'Aſſemblée, en Février 1787.

» Le

» Le fonds de la nouvelle Paſſe étant de ſable » & de galet, les Ecluſes de Chaſſe approfondi- » ront beaucoup le Chenal ; & ſi des Navires, » qui ſe préſenteroient trop tard ou trop tôt, ve- » noient à talonner, ils ne s'endommageroient pas » comme ils font dans la Paſſe actuelle.

» 4°. Les têtes du Chenal actuel ſont très-loin » des Ecluſes, & le Chenal eſt mal contourné » pour l'effet des Chaſſes.

» Les têtes du nouveau Chenal étant moins » éloignées des Ecluſes, l'eau en aura plus de pen- » te : elle agira avec plus de force ; elle nettoyera » mieux le nouveau Chenal, & portera plus loin » en mer, le galet, qu'elle balayera dans ſa » courſe.

» 5°. Le nouveau Chenal étant plus profond » que celui actuel, les navires entreront plutôt, » & ſortiront plus tard : de morte-eau, les bar- » ques qui apportent le poiſſon, entreront, même » de baſſe-mer, juſques dans le Port, où elles ſe- » ront à l'abri ; pendant que, dans l'état actuel, » elles ſont obligées de s'arrêter à l'entrée du Che- » nal, à leurs riſques, périls & fortunes; & il faut » qu'on aille y chercher le poiſſon, qui ſe ren- » dra juſques dans le Port, par le nouveau Che- » nal.

» 6°. Les Jetées actuelles ſont mal fondées ; ce » qui empêche de tirer tout le parti des Ecluſes » de Chaſſe, de peur de les affouiller & de les » culbuter ; c'eſt ce qui tient tout le Commerce » dans l'alarme, parce que, ſi une grande longueur » de Jetée venoit à s'écrouler, dans l'Hiver ſur-tout, » cela gêneroit beaucoup le paſſage des navires,

» pendant que ſi les nouvelles Jetées étoient fai-
» tes, il n'y auroit rien à craindre de ces événe-
» ments.

» 7°. Si on conſervoit l'ancienne Paſſe, il fau-
» droit refonder les Jetées actuelles ; c'eſt-à-dire,
» les refaire : ce qui ſeroit plus diſpendieux que
» de faire une nouvelle Paſſe, attendu que les
» anciennes Jetées ſont plus longues que les nou-
» velles, & qu'il faudroit, au-devant & ſur toute
» la longueur, commencer par faire une eſtacade,
» un batardeau de garantie, qui ſeroit très-expo-
» ſé, très-coûteux : ce qui gêneroit infiniment le
» commerce, pendant tout le temps de la reconſ-
» truction des Jetées «.

Tels ſont les motifs qui ont déterminé les nouveaux projets : nous allons les diſcuter ſucceſſivement.

MEMOIRE.

Les naufrages multipliés, auxquels ſont expoſés les navires & leurs Equipages, de ſe perdre ſur un lit de rochers qui ſe trouve derriere la Jetée de l'Eſt, ont toujours été préſentés comme le plus grand inconvénient de la Paſſe actuelle.

Pour l'apprécier, il convient d'examiner quelle eſt la nature du danger ; ſi les occaſions s'en renouvellent

REPONSE.

On ne ſait pas bien ſi les rochers qui ſont derriere la Jetée de l'Eſt ſont le plus grand inconvénient de la Paſſe actuelle. L'inconvénient d'avoir toujours dans le Chenal un poulier de galet conſidérable, & celui de ne pouvoir y entrer avec des navires de 4 à 500 tonneaux, ont auſſi paru conſidérables.

Si cet examen eſt bien fait, nous croyons être très-sûrs qu'il ſera en faveur de la nouvelle Paſſe.

fréquemment ; ſi, la nouvelle Paſſe ouverte, elles ſeront plus rares ; ou ſi, du moins, les moyens de ſecours, ſoit pour les Equipages, ſoit pour les navires, ſoit pour la cargaiſon, ſeront plus faciles.

MEMOIRE.

Il exiſte, derriere la Jetée actuelle de l'Eſt, un lit de rochers qui s'éleve, dans pluſieurs de ſes parties, juſqu'à ſix pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer.

Tout navire venant de l'Oueſt par un vent ſoufflant de l'Oueſt-Nord-Oueſt, & qui manque l'entrée de la Paſſe actuelle, va néceſſairement échouer ſur ce lit de rochers. Dans ce cas, il lui eſt impoſſible de courir un bord au largue ; il eſt trop près de terre pour ſe relever ; le vent & la marée le chaſſent en côte : & il eſt eſſentiel de remarquer qu'il n'y a que les navires venant de l'Oueſt qui ſont expoſés à ſe perdre ſur ce rocher ; jamais il n'a été fatal à un navire venant de l'Eſt, ni de toute autre partie.

REPONSE.

Ce rocher qui exiſte derriere & devant la Jetée de l'Eſt, la dépaſſe de plus de 60, 80 & 100 toiſes du côté du large, quand la mer eſt baſſe, & dans pluſieurs de ſes parties, il s'éleve effectivement de cinq à ſix pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer.

Les dangers que préſentent ces rochers, ſont malheureuſement trop réels ; ils ſont d'autant plus fâcheux que les vents qui regnent le plus dans ces parages, ſont ceux de la partie de l'Oueſt, comme cela eſt prouvé par la marche du galet, qui roule conſtamment de l'Oueſt à l'Eſt, & qui paſſe ſur ces mêmes rochers, où trop ſouvent les navires ſont auſſi pouſſés par les vents & les courants. Tous les Marins, d'ailleurs, ſavent qu'il eſt indifférent qu'un navire vienne de l'Eſt, du Nord ou de l'Oueſt, ſi le vent eſt à l'Oueſt ; & ſi le navire vient de l'Eſt, il faut toujours qu'il dépaſſe le Port, & qu'il l'attaque en raſant la Jetée de l'Oueſt.

MEMOIRE.

Au ſurplus, voilà le danger. Se renouvelle-t-il fréquemment ? On en peut juger par le tableau des naufrages, depuis 1696 juſqu'en 1789 ; Tableau préſenté par les Sectateurs du projet, dans leur réponſe au Mémoire dont il a été parlé ci-deſſus. Le nombre des navires échoués ſur ce lit de rochers, depuis cette époque, qui forme à peu près un ſiecle, s'éleve à quinze ; & il faut obſerver que, dans les deux mois de l'année où les vents de la partie de l'Oueſt regnent le plus ordinairement & avec plus de violence, & qui ſont ceux d'Octobre & de Novembre, les bateaux qui font alors la pêche du Hareng, ſortent du Port & y entrent ſi fréquemment, qu'on peut, ſans exagération, évaluer à trois mille leurs entrées & leurs ſorties.

REPONSE.

Les Sectateurs du projet n'ont pas prétendu que depuis 1696 juſqu'en 1789, il n'y ait eu que quinze naufrages ſur les rochers du Pollet. On a imprimé dans le Mémoire contre la nouvelle Paſſe : » il ſuffit de compulſer les re» giſtres de l'Amirauté, ils attef» tent à peine un naufrage tous » les 8 ou 10 ans «. Alors les Sectateurs du projet, ont prouvé que ces mêmes regiſtres en atteſtoient 49 depuis 1696, juſqu'en 1789, ce qui fait pour un ſiecle au moins 52 naufrages, & plus de 5 tous les 8 ou 10 ans, au lieu d'un ſeul qu'on avoit annoncé, après avoir fait, diſoit-on, la compulſation des regiſtres de l'Amirauté.

Tout le monde ſait d'ailleurs que le miniſtere de l'Amirauté n'eſt point requis par les Armateurs du Pays, ni même par les Etrangers, quand ils ont ſur les lieux un fondé de procuration : d'où il ſuit évidemment que le nombre des navires échoués depuis 1696 juſqu'en 1789 eſt beaucoup plus conſidérable que celui de 49 indiqué ci-deſſus ; par la même raiſon, le nombre des navires échoués ſur les rochers du Pollet depuis 1696, juſqu'en 1789 eſt beaucoup plus conſidérable que celui qu'on trouve dans les regiſtres de l'Amirauté.

MEMOIRE.

Il s'agit maintenant d'examiner ſi les navires ou bateaux qui manqueront l'entrée de la nouvelle Paſſe, en y arrivant par le même vent, auront plus de facilité pour ſe relever au vent & regagner le large; car ce n'eſt que de cette maniere que l'échouement peut être évité.

Il n'y a pas un Marin qui ne ſoit forcé de convenir que, la nouvelle Paſſe ouverte, tout navire qui la manquera en voulant y donner par un vent de la partie de l'Oueſt, échouera, comme s'il eût manqué, dans le même cas, l'entrée de la Paſſe actuelle. Dans l'une & l'autre hypotheſe, il lui ſera abſolument impoſſible de courir un bord au largue; il eſt alors trop près de terre; & chaſſé en côte, on le répete, & par le vent & par la marée, il faut qu'il échoue.

Il y a plus; c'eſt que la Paſſe nouvelle ſe trouvant plus renfoncée dans la vallée, & par conſéquent plus près de ter-

REPONSE.

On croit avoir prouvé que les navires qui manqueroient leur entrée dans la nouvelle Paſſe, auroient plus de facilité pour ſe relever; & nous renvoyons aux Mémoires déja imprimés.

Les Marins qui conçoivent le nouveau Projet conviennent tous qu'il y aura plus de facilité pour ſe relever, ſi on manque ſon entrée; & la raiſon en eſt bien ſimple, c'eſt qu'il y aura plus d'eau derriere la Jetée de l'Eſt. Les rochers qui avancent en mer, qui dépaſſent la Jetée de l'Eſt actuelle, relevent le fond de la plage, & le navire qui dérive touche ſur ces roches qu'il ne trouvera pas ſous ſa quille près de la nouvelle Paſſe.

Ce raiſonnement prouve que l'on ne conçoit pas le Projet. Effectivement, les nouvelles Jetées ne ſeront pas plus près de terre que

re, l'impoſſibilité de ſe relever ſera encore plus abſolue, puiſqu'elle eſt toujours en raiſon de cette proximité.

celles qui exiſtent; la mer qui lutte contre le rivage dégagera toujours 30, 40 & 50 toiſes de ces Jetées, plus ou moins, ſuivant les vents, comme avec les Jetées actuelles; excepté que le terrain à l'Eſt de celle-ci, étant de rocher, il réſiſte à la mer, pendant que le ſol, à l'Eſt des nouvelles Jetées, étant de ſable & de galet, la mer l'enlevera facilement; ce qui donnera plus d'eau à l'Eſt des nouvelles Jetées, ainſi que nous l'avons annoncé tant de fois.

Dira-t-on qu'à l'Eſt des nouvelles Jetées, il ſe trouvera plus d'eau qu'à l'Eſt des Jetées actuelles? Mais, d'abord, c'eſt un point conteſté, comme on le verra plus bas; &, enfin, le navire eût-il ſous lui deux cents pieds d'eau, il échouera également. Ce n'eſt point alors l'eau qui lui manque; ſa proximité de la terre, vers laquelle le vent ne ceſſe de le chaſſer, l'empêche de manœuvrer, & n'ayant pas de refuite, l'échouement eſt un malheur auquel il lui eſt impoſſible de ſe ſouſtraire.

L'on a dit, & l'on a prouvé, car il y a des preuves phyſiques, & des preuves métaphyſiques, qu'il y aura plus d'eau à l'Eſt des nouvelles Jetées, qu'il n'y en a à l'Eſt des Jetées actuelles. On dit encore que cela donnera au navire, qui aura manqué ſon entrée par un vent d'Oueſt forcé, une grande facilité pour ſe relever, puiſque, lorſqu'il ſera dépaſſé, il aura encore de l'eau ſous ſa quille, & que le vent de l'Oueſt, offre grand largue pour rentrer en mer; mais l'Auteur qui s'eſt ſervi du vent d'Oueſt, pour faire dépaſſer ſon vaiſſeau, le ſuppoſe maintenant au Nord pour l'affaler ſur la terre. Nous répondrons à cela, qu'il eſt très-rare que le vent change ainſi dans l'eſpace d'une minute, &, qu'enfin, il n'y a point de diſpoſition qui mette un navire à l'abri de l'échouage, ſi, ayant vent arriere, il manque ſon entrée.

MEMOIRE.

Il ne reſte plus qu'à examiner, ſi du moins, les moyens de ſecours pour les Equipages, le navire & la cargaiſon, ſeront plus sûrs, plus prompts & plus faciles.

REPONSE.

Nous croyons pouvoir aſſurer que les ſecours ſeront plus prompts & plus faciles à l'Eſt de la nouvelle Paſſe, qu'ils ne le ſont à l'Eſt de la Paſſe actuelle, puiſque, dans les grandes mers de vive-eau, on ne peut pas même approcher du pied de la falaiſe qui ſe trouve battue par la mer, pendant que, tout autour de la nouvelle Paſſe, on approchera de la laſſe de la mer à quelque hauteur qu'elle ſoit. Enfin, dans tous les cas, les rochers de l'Eſt qui tiennent la plage élevée & preque de niveau, font échouer le navire loin du ſecours, pendant que ſur le bord de la nouvelle Paſſe, les navires s'avanceront juſqu'aux pieds de ceux de qui ils attendront leur ſalut.

Nous l'avons déja dit, un navire qui manque l'entrée du Port actuel, pouſſé par un vent d'Oueſt, échoue ſur le lit de rochers; celui qui manquera la nouvelle Paſſe, échouera ſur le galet amoncelé le long du rivage.

Cet aveu de la part des oppoſants à la nouvelle Paſſe, prouve qu'ils ne veulent qu'être éclairés; car il y a bien de la différence d'échouer ſur le rocher ou ſur le ſable & le galet: les Marins le ſavent parfaitement, & ceux qui ont le malheur de manquer leur entrée, ſans eſpoir de ſe relever, manœuvrent pour aller échouer à 1000 toiſes environ des Jetées, vis-à-vis la vallée de Puis, où le rocher fait place au galet. Les oppoſants connoiſſent bien eux-mêmes tout le danger des rochers, eux qui ont été ſi vivement effrayés de celui qu'on leur a dit être vis-à-vis la nouvelle Paſſe.

Dans les deux cas, le plus ou le moins de facilité & de promptitude pour le ſecours,

Si le vent ne ſouffle pas fort, il n'y aura pas beaucoup de danger de l'un ni de l'autre côté,

MEMOIRE.

dépend de la force du vent; s'il ne ſouffle pas en tempête, on ſauvera les Equipages, la cargaiſon; pour le navire, il ſera rare qu'on puiſſe le remettre à flot & le remorquer pour le faire entrer dans le Port.

Mais ſi le vent eſt violent, la vie des Matelots ſera plus expoſée, ſi la nouvelle Paſſe a lieu. Le navire échouera, de l'avant, ſur le galet formant le long du rivage, un talus très-rapide, d'environ vingt pieds; ſa mobilité forcera le navire de préſenter ſon travers à la lame; les coups de mer frapperont ſur le Pont, enleveront les Matelots; ils périront infailliblement, ſans qu'on puiſſe leur porter aucun ſecours: c'eſt ce qu'une triſte expérience a pluſieurs fois démontré. A l'Eſt de la Paſſe actuelle, au contraire, pour peu que le navire réſiſte une heure, (& il eſt très-rare que la tempête ſoit aſſez violente pour qu'il ſe briſe en échouant, ou peu de temps après être

REPONSE.

moins cependant en échouant ſur le ſable que ſur le rocher; ſurtout ſi c'eſt un grand navire, & qu'il ſoit un peu fin, parce que dans le ſable & le galet, le navire fait toujours ſa ſouille, pendant que le rocher n'offrant que des éminences, des aſpérités qui ne peuvent obéir, elles déchirent & ouvrent les flancs du navire.

Si le vent eſt violent, l'échouage ſera toujours dangereux dans les deux cas; mais le navire ſera moins expoſé par la nouvelle Paſſe, parce qu'il échouera plus près du ſecours; qu'on pourra, pour ainſi dire, donner la main au Matelot; du moins avec un amare qu'il jette à terre, & qu'on hâle avec force autour d'un cabeſtan, s'il en eſt beſoin, on tient le navire le plus haut poſſible; ce qui évite les ſecouſſes pendant que la mer monte, & fait qu'il reſte à ſec dès que la mer commence à perdre. Avec la Paſſe actuelle, le navire échoue ſur le rocher qui n'obéit point, qui tient le bâtiment très-éloigné du ſecours, même quand on peut approcher le pied de la falaiſe; & ſi le navire échoue de mer montante, il reſte pluſieurs heures talonnant ſur ces rochers, ſans qu'on puiſſe lui donner aucun ſecours, parce qu'il eſt éloigné de plus de 100 toiſes de la

échoué,)

échoué), alors les Equipages ſe trouvent ſauvés ; parce que n'ayant à craindre que le briſement total du navire, il devient facile de les ſecourir, en ſe rendant du Fauxbourg du Pollet, au pied de la falaiſe de l'Eſt.

laiſſe de la mer. D'après cela, il n'eſt pas difficile de concevoir que l'échouage eſt plus dangereux à l'Eſt des Jetées actuelles, qu'il ne le ſera à l'Eſt des nouvelles Jetées. Nous en appellons à tous les Marins, du Tréport & de Saint-Vallery, qui ont à l'Eſt de leur Port, du ſable & du galet pour calle d'échouage. Nous ſavons pertinemment qu'ils ne l'échangeroient pas contre du rocher.

On dit ici que le talus du rivage a environ vingt pieds : il a communément 30, 40 & 50 toiſes, ce qui fait 180, 240 & 300 pieds. Quelquefois il a plus, & jamais moins ; au ſurplus, cette grande longueur de talus, rendroit les ſecours difficiles ; mais le commencement de ce talus, étant ſur une pente très-douce, quand le navire commence à toucher, il commence auſſi à approcher du rivage. La mobilité du galet dont les oppoſants ſe plaignent, eſt encore contr'eux ; c'eſt à cauſe de cette mobilité, que le navire fera ſa fouille & ne s'endommagera pas comme ſur le rocher, qui, avec ſes éminences, éventre le bâtiment. Enfin, dit-on, ſur ce rocher, on n'a à craindre que le briſement total du navire. Si cela n'eſt pas un inconvénient, il faut laiſſer les choſes telles quelles ſont.

Au ſurplus, c'eſt moins ici affaire de raiſonnement que d'expérience. Depuis 1696, juſqu'à l'époque où nous ſommes, quinze navires ou bateaux ont échoué derriere la Jetée actuelle de l'Oueſt ; tous ont échoué ſur le galet ; &, lorſqu'ils ont éprouvé ce mal-

Nous ne pouvons rien dire des naufrages derriere la Jetée actuelle de l'Oueſt, parce que nous n'en avons point vu ; ſeulement les regiſtres de l'Amirauté ne font mention que de 13, & non pas de 15 ; mais quand il y auroit eu, un beaucoup plus grand nombre de naufrages & de malheurs dans la Paſſe actuelle, ce ne ſeroit pas une

heur en tempête, il a été impoſſible de ſauver les Equipages ; la lame les a tous enlevés de deſſus le pont.

objection contre la nouvelle. On ſent d'ailleurs que ce n'eſt pas la nature du ſol ſur lequel on échoue, qui fait enlever les Matelots de deſſus les ponts : cela arrive quand les paquets de mer ſont très-conſidérables, ou que les Matelots ne ſont pas bien attachés à leurs manœuvres.

Enfin, qu'on conſulte les Marins Dieppois, qu'on leur demande laquelle des deux Paſſes ils aimeroient mieux manquer l'entrée, & qu'on ſe décide d'après leur réponſe.

Le plus grand nombre des Marins de ce pays, quoiqu'ils ſoient tous d'excellents hommes de mer, ne ſavent pas lire dans un deſſin, ni même juger d'après un modele : il leur faut non-ſeulement la nature en grand, il faut encore qu'ils ſoient familiariſés avec les objets ; & ſi on cherche la vérité, nous conſeillons de choiſir ici le petit nombre de gens inſtruits, qu'on peut groſſir avec des Marins étrangers. On en trouvera quelques uns à Fécamp, au Tréport, à Saint-Vallery-en-Caux, à Saint-Vallery-en-Somme, qui ont grand intérêt à l'amélioration du Port de Dieppe. On en trouvera beaucoup à Rouen, & ſur-tout au Havre ; en général dans tous les Ports qui font le grand Commerce ; ces Marins qui ont l'habitude d'entrer dans tous les Ports, ſont en état de comparer ; ceux qui ne ſortent pas du leur, ne conçoivent rien au-delà.

Au ſurplus, ſi le danger eſt égal des deux côtés, pourquoi entreprendre un ouvrage diſpendieux, qui ne remédieroit pas aux plus grands des maux qu'on vouloit éviter ?

On avoit entrepris le nouveau Port, parce qu'on y voyoit beaucoup d'avantages, comme on l'a dit tant de fois.

MEMOIRE.

Les rochers qui ſe trouvent derriere la Jetée de l'Eſt, les naufrages qui y arrivent, tels ont été les principaux motifs de l'entrepriſe. On n'a ceſſé, dans les temps où on étoit bien ſûr de n'éprouver aucune contradiction, de les remettre ſous les yeux des Miniſtres, des Officiers de la Marine Royale & des Académiciens, qui n'ont aucunes connoiſſances-pratiques de notre Port : ils ont cru voir des navires & ſur-tout des hommes à ſauver, & ils ont donné leur approbation. On leur a dit : voyez ces rochers preſqu'à l'entrée du Port ; voilà le tombeau de nos Marins, de ces hommes ſi précieux à l'Etat ; & ils ont dit : il faut ouvrir une Paſſe où ils courront moins de dangers.

REPONSE.

Les Officiers de la Marine Royale, & les Académiciens, ne ſont pas ſi ſimples & ſi crédules qu'on les peint ici ; ils ont vu le tout, ils ont peſé, diſcuté les avantages & les inconvénients ; & nous pouvons aſſurer que ceux qui s'en ſont occupés, connoiſſent beaucoup mieux le Projet que les habitants de Dieppe en général.

Paſſons au deuxieme motif qui a déterminé l'exécution du Projet ; nous y joindrons même le quatrieme, parce qu'ils ont entr'eux une étroite corrélation.

Les Partiſans de la nouvelle Paſſe, penſent toujours que les pouliers de galet ſont dangereux dans les Jetées, & qu'il vaudroit mieux ne point avoir d'écueil dans le Chenal.

Les Sectateurs de l'entrepriſe diſent donc que la Paſſe actuelle eſt trop large ; de ſorte qu'il y reſte toujours des pouliers de galet qui empêchent les navires d'accoſter les Jetées, & ſont autant d'écueils dans le Chenal même.

Que la nouvelle Paſſe étant réduite à la largeur

néceſſaire pour la facilité de la navigation, elle ſera parfaitement nettoyée, qu'il n'y aura plus d'écueils dans le Chenal.

Que les têtes du Chenal actuel ſont très-loin des Ecluſes ; que le Chenal eſt mal contourné pour l'effet des Chaſſes.

Que les têtes du nouveau Chenal étant moins éloignées des Ecluſes, l'eau en aura plus de pente ; qu'elle agira avec plus de force ; qu'elle nettoiera mieux le nouveau Chenal, & portera plus loin en mer le galet qu'elle balaiera dans ſa courſe.

Quelques réflexions bien ſimples détruiſent abſolument ces deux aſſertions.

MÉMOIRE.

En deux mots, voici le raiſonnement des Partiſans du nouveau ſyſtême. La Paſſe actuelle eſt trop large pour que les Ecluſes de Chaſſe puiſſent la nettoyer parfaitement.

La réponſe eſt péremptoire ; c'eſt l'expérience, ce ſont des faits qui ſe paſſent continuellement ſous les yeux des Habitants qui la fourniſſent.

L'effet des Ecluſes de chaſſe, quoiqu'elles n'aient pas été dirigées pour déblayer le Chenal actuel, & quoiqu'on les lâche très-rarement, eſt cependant ſi heureux, qu'il a

REPONSE.

La réponſe qu'on donne ici, prouve que les oppoſants n'entendent pas la choſe, ſur laquelle ils écrivent, puiſqu'ils appellent une *raiſon péremptoire*, une aſſertion qui eſt évidemment, phyſiquement, mathématiquement fauſſe, de ce que les Ecluſes de chaſſe ont rélargi le paſſage, qui n'étoit que de 40 pieds, & l'ont mis à 100 pieds à peu près ; ils en concluent qu'à force de chaſſer, cela nettoiera tout le Chenal qui a 240 pieds de largeur. Mais c'eſt ſuppoſer qu'il n'y a aucune proportion entre un Torrent & ſon paſſage, entre une Riviere & ſon lit. La nature entiere dément cette aſſertion : nous l'avons déja dit ; 1°. les rivieres qui roulent conſtam-

procuré au Chenal assez de largeur pour que les navires & bateaux en sortent librement ; & si ces Ecluses étoient lâchées plus souvent, elles l'auroient bientôt nettoyé. On les a d'abord fait jouer très-rarement, & peut-être pour qu'on ne puisse dire, en voyant le Chenal libre & débarrassé : pourquoi ouvrir une nouvelle Passe ? Pourquoi occasionner à la Nation une dépense considérable, lorsque tous les maux dont vous vous plaignez s'en trouvent guéris ? C'est du moins ce qu'il est permis de présumer de quelques passages d'une lettre de M. Lemoine, ancien Maire, le plus zélé Partisan du nouveau Projet, celui qui n'a cessé d'en solliciter l'exécution auprès des Ministres, & des personnes en place. Il s'exprimoit ainsi dans une de ses lettres aux anciens Officiers Municipaux, sous la date.....

ment leurs eaux, restent cependant limitées par leurs bords. 2°. Les Ecluses de chasse d'Honfleur, du Havre, de Fécamp, de Saint-Vallery, du Tréport, &c., toutes entretiennent une certaine largeur qu'elles ne peuvent augmenter.

En conséquence de cette opinion, on paroît désirer qu'on lâche plus souvent les Ecluses ; ce qui pourroit faire croire qu'on a mis de la négligence à cet égard. Pour répondre à cet article, nous joignons ici le Journal de l'Ecluſier, en observant que, si on n'a pas fait courir ces Ecluses tous les jours de l'année, c'est que cela ne produit absolument aucun effet dans la morte-eau ; tout le monde le sait. Ainsi, il ne faut pas tourmenter les Ecluses & le Commerce sans aucun avantage. Si on ne les a pas fait courir toutes les marées de vive-eau, c'est, 1°. parce qu'il y a quelques fois des réparations à faire, tant aux Ecluses, qu'au pied des Jetées ; comme dans le moment actuel, où l'on reprend en sous-œuvre celle du Pollet ; ce qui ne peut se faire que dans la vive-eau ; 2°. parce que, si la mer n'a point rapporté de galet d'une grande mer à l'autre, qu'on ait chassé dans la premiere ; que la seconde ait été un peu plus foible, les Ecluses ne font aucun effet ; 3°. parce qu'il arrive quelquefois que des navires entrés tard, se-

trouvent en perdition dans le Chenal ; ce qui, dans ce cas, fait ſuſpendre le jeu des chaſſes. On ſent que cette raiſon pourroit devenir abuſive ; mais on ſent auſſi combien il y auroit de cruauté à s'y refuſer ; il ſuffit que le ſervice public n'en ſouffre pas. Enfin, il falloit ménager le pied de la Jetés de l'Eſt qui eſt affouillée ; on la répare, & quand ce travail ſera fini, on tirera des Ecluſes le plus grand parti poſſible : mais on peut aſſurer qu'elles ne pourront jamais ouvrir un paſſage de plus de 120 pieds : le poulier de galet occupera donc toujours la moitié du Chenal.

MEMOIRE.

MESSIEURS,

» C'eſt parce que je ſentois » tout le ménagement qu'il » faut employer, pour traiter » ce qui concerne l'état de vo- » tre Port, que je n'ai vou- » lu rien mettre par écrit ſans » vous avoir conſultés, quoi- » qu'on me l'eût beaucoup de- » mandé. Nous ſommes en- » tiérement d'accord dans no- » tre façon de penſer, & vous » avez mal jugé mes expreſ- » ſions, ſi vous avez penſé, » qu'en parlant du jeu de l'E- » cluſe, pour ouvrir un paſ- » ſage dans le Chenal actuel, » j'avois négligé de parler du » nouveau, ou m'étois expri- » mé de maniere à y porter » atteinte. Je ne vous ai, dans » ma lettre, rendu de ma con-

REPONSE.

Cette lettre, qui nous étoit inconnue, ne prouve ni pour ni contre les avantages de la nouvelle Paſſe : nous ignorons abſolument ce que veut dire *de ne pas ouvrir entiérement le Chenal actuel ; mais ſeulement de laiſſer un paſſage ſuffiſant & proviſoire.* On ne nous a jamais rien dit de ſemblable ; & ſi par là on vouloit nous prêter quelques idées de ſubtilité, ce ſeroit, en vérité, bien gratuitement. Nous n'avons jamais deſiré que deux choſes ; être agréables à la Commune, & utiles au Commerce. L'ancienne Municipalité deſiroit la nouvelle Paſſe : nous la croyons utile, & nous la deſirions auſſi. Aujourd'hui la nouvelle Municipalité veut conſerver la Paſſe actuelle, & qu'on abandonne celle qui eſt projetée ; c'eſt ce que nous faiſons. Nous réparons les Jetées actuelles avec la plus grande ſolidité ; tout le monde le peut voir. Nous y employons de la Pouzzol-

MEMOIRE.

» verſation avec M. Decotte, » que ce qui concernoit l'état » actuel de votre Port, & ne » vous ai point répété ce que » j'ai dit pour la nouvelle » Paſſe, parce que j'ai cru ce- » la inutile à vous rapporter, » perſuadé que j'étois, que » vous étiez bien convaincus » que je ne m'aviſerois jamais » de dire un mot qui pût y » être contraire; mais ce nou- » veau Chenal n'eſt pas l'ou- » vrage d'un an. *Inter ea*, il » faut que le Commerce aille » ſon chemin. Pour cela, il » faut, non pas ouvrir en- » tiérement le Chenal actuel, » mais ſeulement un paſſage ſuffiſant & proviſoi- » re, en attendant la confection de l'autre; & mes » propos ſont ſi éloignés de donner l'idée, qu'au » moyen du jeu de l'Ecluſe, le Chenal actuel » peut ſuffire, & diſpenſer d'ouvrir le nouveau, » que je ne ceſſe d'en faire voir le déſavantage » & les dangers où il expoſe les navires & ba- » teaux qui veulent entrer, l'impoſſibilité de le » débarraſſer entiérement du galet, en même temps » que je préconiſe les avantages multipliés du » nouveau. D'après cette profeſſion de foi, je » vous prie de ne pas douter de l'uniformité de » votre façon de penſer, & de la mienne; & de » croire que ce ſeroit bien involontairement, s'il

REPONSE.

lane, la meilleure matiere connue pour les conſtructions de mer : nous bordons en bois la Jetée de l'Oueſt, qui eſt expoſée au frottement du galet : nous employons du marbre de Boulogne à la repriſe en ſous-œuvre de la Jetée du Polet. Enfin, nous deſirons qu'on ne s'occupe que du Chenal actuel; qu'on répare le mieux poſſible les Jetées, & qu'on rélargiſſe le paſſage, autant que les Ecluſes le permettront : cette conduite prouve aſſez, & notre envie de faire ce qui convient à la Commune, & notre réſignation parfaite ſur l'une ou l'autre Paſſe.

» m'échappoit quelque choſe qui fût capable de » la contrarier. «

Il faut, diſoit alors M. Lemoine, que le Commerce aille ſon chemin ; pour cela il faut, non pas ouvrir entiérement le Chenal actuel, mais ſeulement un paſſage ſuffiſant & proviſoire, en attendant la confection de l'autre.

MEMOIRE.

On ſentoit dès-lors l'heureux effet que pouvoient produire les Ecluſes de chaſſe, malgré leur direction ; on ſentoit bien que le Port une fois dégagé du galet qui l'obſtruoit, on ſe porteroit à abandonner une entrepriſe que l'amas du galet avoit en partie déterminée.

REPONSE.

On n'a jamais cru que les Ecluſes pourroient nettoyer un Chenal de 240 pieds ; la preuve, c'eſt qu'on n'a projeté le nouveau que ſur 120 pieds : enfin le Chenal actuel fût-il purgé de galet, la nouvelle Paſſe ſeroit toujours préférable, quand elle n'auroit d'autre avantage que celui de procurer un Chenal plus profond, & de mettre Dieppe à portée de recevoir les plus grands navires Marchands. Alors ce Port pourroit faire toute eſpece de Commerce ; avantage d'autant plus important dans ce moment, qu'il y a tout lieu de croire que l'abolition de la gabelle diminuera beaucoup le produit de ſes pêches, ſeule reſſource de cette Ville.

Et c'eſt ainſi qu'on a privé, pendant pluſieurs années, nos concitoyens, notre Commerce, du rare avantage d'avoir un Chenal libre, & dégagé de toutes entraves.

On n'a pas privé pendant pluſieurs années le Commerce de Dieppe, d'un Chenal dégagé de toutes ces entraves, puiſque les Ecluſes de chaſſe & la Digue de barrage, n'ont été finies qu'en 1787. C'eſt au contraire parce qu'on s'eſt occupé de l'intérêt du Commerce, qu'on a commencé par faire les Ecluſes de chaſſe qui ouvrent le Chenal & la Digue de barrage qui donne du calme dans le Port. Si on avoit perdu de

de vue l'intérêt du Commerce, ſi on n'avoit penſé qu'à la nouvelle Paſſe, on auroit commencé par la nouvelle Paſſe il y a dix ans ; on a préféré ce qui paroiſſoit le plus urgent. Nous obſerverons même que le vœu de la nouvelle Municipalité ne paroît pas le vœu du Commerce, puiſque le 18 Novembre 1788, le Corps général de MM. les Juges-Conſuls & Notables du Commerce de Dieppe, aſſemblés extraordinairement pour préſenter au Roi une Adreſſe relative à la future Convocation des Etats Généraux, s'exprime ainſi, en parlant du Port de cette Ville : » Les travaux que Votre Ma» jeſté y ordonne, tendent à le rendre doublement recomman» dable au-dehors. Indépendamment de ſes pêches fraîches & » ſalées, qui ne ceſſeront de verſer dans le ſein du Royaume » une richeſſe eſſentielle & capitale. « Nous ne rapporterons pas ces oppoſitions, pour ramener à notre avis, mais pour mettre ſous les yeux des gens ſages, tout ce qui peut aider à juger une affaire auſſi importante, pour la Ville de Dieppe.

MEMOIRE.

Nous aurions probablement de plus amples renſeignements ſur les moyens dont on s'eſt ſervi pour faire adopter le Projet, ſi la plus grande partie de la correſpondance de M. Lemoine, ancien Maire, depuis Agent de la ville à Paris, & qui s'étoit fait accorder, ſur ſes revenus, une penſion de ſeize cents livres, n'avoit été ſouſtraite avant notre inſtallation. Mais cette correſpondance a été enlevée d'après les ordres d'un de MM. les anciens Officiers Municipaux, donnés au Secrétaire-Greffier d'alors. Nous en jugeons par une note trouvée lors de l'inventaire dreſſé par le Comité permanent, écrite de la main d'un Officier Municipal, & qui porte : » M. Bréant, (c'étoit le Secrétaire-Greffier d'alors,) » n'oubliera pas de

REPONSE.

Ceci eſt indifférent pour prouver les avantages ou les inconvénients de la nouvelle Paſſe.

» retirer toutes les lettres de M. Lemoine «; & effectivement elles ont été retirées.

MÉMOIRE.

Enfin, on ne dira pas, ſans doute, que la Paſſe une fois totalement déblayée, ſera alors trop large : il eſt ſenſible que plus elle a d'étendue dans cette dimenſion, moins les navires ſont expoſés à accoſter l'une ou l'autre Jetée, plus ils ont de facilité pour manœuvrer & les éviter. Et d'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue qu'il entre & qu'il ſort ſouvent, chaque marée, depuis vingt juſqu'à ſoixante bateaux & plus; que pluſieurs ſortent à la fois, & que plus la Paſſe a de largeur, moins ils ſont expoſés, en s'abordant les uns les autres, de ſe cauſer des avaries réciproques.

RÉPONSE.

On convient qu'un Chenal large & bien nettoyé de galet, préſente de grands avantages; mais celui-ci ne le ſera jamais entiérement : il reſtera toujours un amas de galet conſidérable, qui ſera, dans le Chenal même, un écueil éternel pour les navires : au ſurplus, le Chenal actuel étant trop large, s'il étoit parfaitement nettoyé, la tranquillité du Port diminueroit dans les gros vents de la partie du Nord. Les oppoſants, qui eſperent que le Chenal actuel ſera entiérement purgé de galet, oublient que l'année derniere, ils diſoient en, parlant du Port : » Cette heureuſe tranquillité, due en » grande partie à l'amas de galet » qui ſe trouve dans le Chenal actuel, ſera un avantage inappréciable dont l'on ſera privé dans » le nouveau Port, &c. «

Les Rédacteurs du Mémoire que nous combattons, pourſuivent & diſent :

» Le nouveau Chenal étant » plus profond que celui actuel, les navires entreront » plutôt & ſortiront plus tard : » de morte-eau, les barques » qui aportent le poiſſon, en-

Il nous ſemble que l'avantage d'entrer de morte-eau à toutes les heures du jour & de la nuit, eſt pour les bateaux pêcheurs, de la plus grande conſidération; & on ne l'anéantit pas en diſant qu'on n'en jouiroit que la moitié de l'année. Il faut cependant convenir que les idées commencent à s'éclaircir ſur ces objets; car le ſieur Boiſſeau,

MEMOIRE.

» treront, même de mer-baſſe, » juſques dans le Port, où elles » ſeront à l'abri; pendant que, » dans l'état actuel, elles ſont » obligées de s'arrêter à l'en- » trée du Chenal, à leurs riſ- » ques, périls & fortunes; & » il faut qu'on y aille cher- » cher le poiſſon, qui ſe ren- » dra juſques dans le Port, » par le nouveau Chenal. «

Sans doute la poſſibilité où ſeroient les barques, à leur retour de la pêche, d'entrer de mer-baſſe dans le Port, eſt un avantage réel : mais d'abord on n'en jouiroit que pendant la morte-eau, c'eſt-à-dire, pendant environ la moitié de l'année; &, tout le reſte du temps, les choſes exiſteroient comme dans l'état actuel. D'ailleurs, cet avantage n'auroit lieu que dans le cas où il entreroit plus d'eau dans le nouveau Chenal que dans le Chenal actuel; & les Marins ſont vivement perſuadés qu'il n'entrera pas plus d'eau dans le Chenal projeté, que dans celui qui ſubſiſte aujourd'hui.

REPONSE.

dont il eſt parlé ci-deſſus, ce Capitaine de navire qu'on diſoit ſi inſtruit, ce vieillard, âgé de 77 ans, qui a long-temps ſervi de bouſſole au parti de l'oppoſition, & dont le nom eſt encore cité comme une grande autorité, dit dans ſon Mémoire imprimé, que ſi le nouveau Chenal eſt plus profond, s'il y a plus d'eau que dans l'ancien, » la pêche en ſouffrira un préjudi- » ce des plus conſidérable. » Cette prophétie peut aller avec celle qu'on trouve dans le même Mémoire, » que les Ecluſes de chaſſe » produiront une barre comme à » Bayonne. « Mais ce qui étonne, c'eſt que des hommes ſages & honnêtes citent encore l'opinion d'un pareil raiſonneur.

Il n'eſt pas vrai non plus de dire que pour tout le reſte du temps, les choſes exiſteroient comme dans l'état actuel; car puiſque le nouveau Chenal auroit huit pieds de plus de profondeur, quand il n'y a que quatre pieds d'eau dans celui actuel, il y en auroit douze dans le nouveau, &c.

Les Marins qui connoiſſent le Projet, ne peuvent être perſuadés qu'il n'y aura pas plus d'eau dans le nouveau Chenal que dans l'ancien : ceux qui le croient ne conçoivent point le Projet; & c'eſt ici que les Marins ne ſont pas plus à conſulter que d'autres. Le pre-

MEMOIRE.

Au ſurplus, comme cette queſtion n'eſt point traitée dans l'avertiſſement où nous avons puiſé les motifs des Auteurs du Projet que nous combattons, pour ne pas nous écarter de l'ordre que nous nous ſommes preſcrit, nous en renvoyons la diſcuſſion à un autre endroit.

Les Rédacteurs de l'avertiſſement ajoutent: » Les Je-
» tées actuelles ſont mal fon-
» dées, ce qui empêche de
» tirer tout le parti des Eclu-
» ſes de chaſſe, de peur de les
» affouiller & de les culbu-
» ter. C'eſt ce qui tient tout le
» Commerce dans l'alarme,
» parce que, ſi une grande longueur de Je-
» tée venoit à s'écouler, dans l'hiver ſur tout,
» cela gêneroit beaucoup le paſſage des navires;
» pendant que, ſi les nouvelles Jetées étoient fai-
» tes, il n'y auroit rien à craindre de ces événe-
» ments. «

» Si on conſervoit l'ancien-
» ne Paſſe, il faudroit refon-
» der les Jetées actuelles, c'eſt-
» à-dire, les refaire; ce qui
» ſeroit plus diſpendieux que
» de faire une nouvelle Paſſe,

REPONSE.

mier Phyſicien, du milieu du Royaume, le premier homme qui a des connoiſſances hydrauliques, peut juger cette queſtion, qu'il ſoit Marin, Magiſtrat, Financier, Militaire, &c.; parce qu'il ne s'agit pas ici d'une manœuvre de mer, mais d'un fait qui tient à la Phyſique & à l'Hydraulique, &c.

La Jetée de l'Eſt eſt affouillée ſur preſque toute ſa longueur, comme tout le monde en convient; mais on la reprend en ſous-œuvre, & quand ce travail ſera achevé, on pourra faire courir auſſi ſouvent les Ecluſes qu'on le voudra.

Ce ſeroit dans le cas où on voudroit rétrécir le Chenal actuel qui eſt trop large, & donner aux Jetées une forme plus favorable pour le jeu des Ecluſes; mais puiſqu'on prend le parti de les réparer telles qu'elles ſont, ce tra-

MEMOIRE. *REPONSE.*

» attendu que les anciennes » Jetées ſont plus longues que » les nouvelles, & qu'il fau- » droit au-devant, & ſur tou- » te la longueur, commencer » par faire une eſtacade, un batardeau de ga- » rantie, qui ſeroit très-expoſé, très-coûteux; ce » qui gêneroit infiniment le Commerce, pendant » tout le temps de la reconſtruction des Jetées. «

vail ſera pour le Gouvernement beaucoup moins cher qu'une nouvelle Paſſe.

Les partiſans du nouveau Projet annoncent par là très-clairement, que, pour conſerver la Paſſe actuelle, il faudroit détruire les Jetées exiſtantes & les reconſtruire à neuf; & que cette entrepriſe ſeroit plus diſpendieuſe que l'ouverture de la nouvelle Paſſe; c'eſt-à-dire, qu'elle s'éleveroit, de leur aveu même, à plus de quatre millions.

Pour conſerver la Paſſe telle qu'elle eſt, il ne faut pas détruire les deux Jetées, il ne faut que les entretenir : cela eſt évident; mais on ſuppoſoit qu'il étoit queſtion de leur donner une forme plus avantageuſe dans le même emplacement, & c'eſt là ce qui auroit été fort coûteux.

Mais, d'abord, il n'eſt pas exact d'avancer qu'il ſeroit néceſſaire, pour conſerver la Paſſe actuelle, de détruire les deux Jetées de l'Oueſt & de l'Eſt, pour les refaire à-neuf.

La Jetée de l'Oueſt eſt bonne ſur toute ſa longueur : la tête ſeule a beſoin d'une forte réparation; & ſur toute la longueur de cette Jetée, les fondations ſont telles, qu'avec

La Jetée de l'Oueſt ne ſera jamais expoſée dans ſes fondations, parce qu'elle eſt enterrée par le galet, excepté la tête ſur 50 à 60 toiſes de longueur : cette partie, la ſeule dont le pied ſoit expoſé, prouve combien elle eſt

MEMOIRE.

des moyens ſimples & peu diſpendieux, elles peuvent ſoutenir le choc des eaux ſortant des Ecluſes de chaſſe. Il eſt même très-praticable d'y laiſſer ſubſiſter au pied, une portion de galet peu conſidérable, qui, ſans expoſer les navires, & à leur entrée, & à leur ſortie, à aucune eſpece de danger, ſeroit un moyen ſuffiſant de les garantir de l'affouillement; & alors cette Jetée, beaucoup trop négligée depuis douze ans, ſubſiſteroit pluſieurs ſiecles avec l'entretien ſimple & ordinaire.

Quant à la Jetée de l'Eſt, elle eſt endommagée dans pluſieurs de ſes parties; mais ſuſceptible d'une réparation ſolide. Une portion a été conſtruite à neuf, il n'y a pas vingt-cinq ans; & les réparations à faire à la Jetée de l'Eſt, celles de la tête de celle de l'Oueſt, ne s'éleveront jamais à une ſomme qui puiſſe approcher de celle qui ſeroit néceſſaire pour l'ouverture d'une nouvelle Paſſe.

REPONSE.

mal fondée, puiſqu'elle a gliſſé ſur ſa baſe, & qu'elle eſt lézardée du haut en bas. Au ſurplus, on n'en a point négligé l'entretien depuis 12 ans; on y fait de continuelles réparations. En 1785 & 1786, on a rétabli la tête de cette Jetée, en ſe ſervant des anciennes fondations; & aujourd'hui on répare une breche conſidérable du côté de l'Oueſt.

Le moyen qu'on propoſe » de » laiſſer ſubſiſter au pied des Jetées » une portion de galet peu conſi» dérable, qui, ſans expoſer les » navires à leur entrée & à leur » ſortie, à aucune eſpece de dan» ger, &c. « prouve combien ceux qui écrivent ſur cette matiere, connoiſſent peu, & les effets de la mer, & celui des Ecluſes de chaſſe.

On convient, comme on l'a déja fait, qu'il eſt beaucoup plus économique, pour le préſent, de laiſſer ſubſiſter les Jetées telles qu'elles ſont, que de conſtruire une nouvelle Paſſe.

MÉMOIRE.

Nous obſerverons d'ailleurs que, dans les parties de la Jetée de l'Eſt qui ſe trouveroient peu ſolides, on pourroit établir des claires-voies, dont l'avantage & l'utilité ſont généralement réconnus.

Enfin, on ajoute que le fond de la Paſſe actuelle eſt un rocher qui ne permet pas aux Ecluſes de l'approfondir, & qui briſe les navires qui talonnent.

Que le fond de la nouvelle Paſſe étant de ſable ou de galet, les Ecluſes de chaſſe approfondiront beaucoup le Chenal, & que ſi des navires qui ſe préſenteroient trop tard ou trop tôt,

RÉPONSE.

La Jetée de l'Eſt manque en général par les fondations, & non pas par le haut : ainſi les claires-voies qui ſont appuyées ſur un ſocle de maçonnerie, ne diſpenſeroient pas de la repriſe en ſous-œuvre.

On a effectivement dit que le fond du Chenal actuel, eſt compoſé de rochers de marne, &c.; on ne peut plus en douter depuis que l'Ecluſe de chaſſe a balayé le galet qui les couvroit, & que les Digues de barrage, & l'Ecluſe ſur la riviere d'Arques, permettent de retenir les eaux de cette riviere & de mettre le Chenal à ſec. La Municipalité, à qui on avoit dit qu'avec quelques journées d'hommes on caſſeroit toutes ces pointes de rocher, y en a placé environ une douzaine le 15 Juillet 1790. Cinq jours après, voyant que cet attelier n'avoit preſque rien fait, elle a jugé à propos de le retirer, & d'écrire à M. de la Milliere, le 14 Août ſuivant, pour lui demander des fonds, à l'effet de briſer ces pointes de rocher. Comme *ce travail eſt utile*, ſi on conſerve la Paſſe actuelle, on deſire qu'il ſoit continué; mais il faut convenir qu'il ſera diſpendieux.

On perſiſte à croire que les Ecluſes de chaſſe enleveroient plus facilement le ſable & le galet qu'elles n'enleveront le rocher; & que celui-ci endommageroit plutôt le navire qui touche deſſus, que ne le peut faire le ſable & le galet.

venoient à talonner, ils ne s'endommageroient pas, comme ils font, dans la Paſſe actuelle.

MEMOIRE.

Mais il n'eſt pas tout à fait exact de dire que le fond de la Paſſe actuelle eſt un rocher: ce fond eſt, dans quelques-unes de ſes parties, compoſé de tuf ou de marne; & quant à l'effet que pourront produire les Ecluſes dans le nouveau Chenal en l'approfondiſſant, peu importe; parce qu'en vain le creuſeroient-elles au-deſſous du niveau de la laiſſe de baſſe-mer, ce creux ſeroit ſur le champ, & ſucceſſivement, rempli par le ſable ou le galet, que chaque marée à ſon retour périodique, ne manqueroit pas d'y introduire.

REPONSE.

Tout ce qu'on découvre du fond du Chenal, eſt de la même nature que les rochers qui ſont à l'Eſt des Jetées: on a dit que les Ecluſes de chaſſe creuſeroient le nouveau Chenal au niveau de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau, mais non pas au-deſſous; & comme le fond du Chenal actuel eſt de 7 & 8 pieds plus haut que cette laiſſe de baſſe mer, il s'enſuit que le nouveau Chenal auroit 7 à 8 pieds de plus que le Chenal actuel.

Et quant au danger que courent les navires, de ſe briſer en talonnant dans le Chenal actuel, il eſt pour ainſi dire imaginaire. Il eſt très-rare qu'un navire qui eſt entré trop tôt, ou ſorti trop tard, éprouve, en touchant, ſoit dans le Chenal, ſoit dans le Port, des avaries très-conſidérables; & ſur ce point,

Si les navires de Dieppe ne craignent point de talonner, même ſur le rocher, c'eſt qu'ils ſont petits, fortement charpentés, & conſtruits pour l'échouage; c'eſt que ce ſont tous bateaux pêcheurs; mais ſi Dieppe faiſoit le grand Commerce, auquel les nouveaux Projets doivent l'amener, alors on y craindroit de talonner, comme on le craint dans tous les Ports. Au ſurplus, ce qu'on dit ici eſt contradictoire

l'expérience

MEMOIRE. *RÉPONSE.*

l'expérience détruit tous les raiſonnements.

avec les lettres que la Municipalité a écrites à M. de la Milliere le 14 & le 29 Août 1790. On y verra qu'elle preſſe vivement pour qu'on briſe ces rochers, qui font courir les plus grands riſques aux navires & bateaux, d'où l'on peut conclure *à fortiori* pour les batiments un peu conſidérables.

De tout ce que nous venons de dire, il faut conclure, 1°. que, dans l'une comme dans l'autre Paſſe, les navires qui auront manqué leur entrée, courront un égal danger d'échouer ſur le rivage; qu'il leur ſera impoſſible de regagner le large; & enfin, que les équipages des navires échouant ſur le galet, ſeront plus expoſés & plus difficilement ſecourus, lorſqu'ils manqueront l'ancienne Paſſe, que lorſqu'ils manqueront la nouvelle.

Nous conclurons, au contraire, que les navires, qui manqueront leur entrée de la partie de l'Oueſt, auront plus de facilité pour ſe relever par la nouvelle Paſſe, & que s'ils échouent, ils y ſeront moins en danger que par la Paſſe actuelle.

2°. Qu'en faiſant jouer fréquemment les Ecluſes de chaſſe, elles finiront par débarraſſer le Chenal de tout le galet qui s'y trouve; qu'il ne s'y trouvera plus aucun écueil; que nous aurons alors la plus belle Paſſe de toute la Manche, d'une largeur telle, que pluſieurs navires & bateaux

Qu'en faiſant jouer fréquemment les Ecluſes de chaſſe, elles ne formeront jamais un débouché de plus de 120 pieds, & que la moitié du Chenal reſtera remplie par le poulier qui ſera un écueil éternel pour les navires. Que ſi on exécutoit le nouveau Projet, on auroit alors la plus belle Paſſe de toute la Manche; & c'eſt juſtement par cette nouvelle Paſſe, qu'on n'éprouveroit pas un inſtant

MEMOIRE.

pourront y entrer & en ſortir en même temps, avec la plus grande facilité ; avantage inappréciable, dans un Port de pêche, où un inſtant de retard occaſionne des pertes conſidérables, en faiſant perdre à un bateau une marée précieuſe.

3°. Que dès l'inſtant où le Chenal actuel, ſe trouvera au niveau de la laiſſe de baſſe-mer, il eſt indifférent que le fond qui le compoſe, ſoit ou non ſuſceptible d'être creuſé par les Ecluſes de chaſſe ; qu'enfin, les navires, en touchant dans le Chenal & le Port actuel, éprouvent rarement quelques dommages.

4°. Que la promeſſe d'entretenir dans le Chenal, tantôt huit pieds, tantôt douze pieds d'eau, à marée baſſe, eſt illuſoire dans un Port de

REPONSE.

de retard, puiſqu'il y auroit 8 pieds d'eau de plus que dans la Paſſe actuelle Ainſi on entreroit & on ſortiroit plutôt & plus tard de plus d'une heure & demie ; ce qui fait trois heures de bénéfice à chaque marée ; avantage vraiment inappréciable ; mais il ſe trouve évidemment en faveur de la nouvelle Paſſe.

Pour mettre le Chenal actuel au niveau de la laiſſe de baſſe-mer, & creuſer le roc d'environ huit pieds, il faut faire une dépenſe conſidérable ; on n'oſe l'apprécier, parce que cela tient à trop de haſards ; mais comme il faut une pente aux eaux, & que le chemin de l'Ecluſe, à la laiſſe de baſſe-mer, eſt plus long par le Chenal actuel que par le nouveau, on ſent que les Ecluſes, ne pouvant avoir la même vîteſſe, ne peuvent jamais entretenir le Chenal actuel auſſi profond qu'elles entretiendroient le Chenal projeté. Quant aux navires qui éprouvent rarement quelque danger dans le Chenal actuel, cela n'eſt pas d'accord avec la lettre de MM. les Officiers Municipaux, du 14 Août 1790.

Quand on a dit, qu'à marée baſſe, il y auroit huit pieds d'eau dans le Chenal projeté, c'eſt de morte-eau, & non pas de vive-eau ; dans la vive-eau, la mer ſe retire huit pieds plus bas que dans

MEMOIRE. *REPONSE.*

marée, d'autant plus que, comme on le démontrera bientôt, il n'entrera pas plus d'eau dans la nouvelle Paſſe, que dans la Paſſe actuelle.

la morte-eau; d'où il ſuit évidemment que, ſi le fond du Chenal projeté étoit au niveau de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau, comme on l'a toujours annoncé, il y auroit huit pieds d'eau dans le Chenal, au moment de la laiſſe de baſſe-mer de morte-eau.

L'eau ne montera pas plus haut dans le nouveau Chenal qu'elle ne monte dans le Chenal actuel; mais comme il ſera plus profond, il y aura une plus grande profondeur d'eau: voilà ce qu'on a dit.

5°. Et enfin, que pour reconſtruire la partie des Jetées actuelles, qui menacent ruine, la dépenſe ne peut s'élever à une ſomme conſidérable.

Nous ſommes déja convenus que, pour laiſſer les choſes comme elles ſont, il n'en coûtera pas autant à l'Etat, que pour faire une nouvelle Paſſe; nous conviendrons même que, ſi malgré le vœu de l'oppoſition, on n'avoit point fait les Ecluſes de chaſſe & la Digue de barrage, il en auroit encore moins coûté.

Que ceux qui ont conçu le Projet de l'ouverture de la Paſſe ſoient de bonne foi, & ils conviendront que l'eſpoir de rendre les naufrages moins multipliés & moins dangereux, la néceſſité abſolue de débarraſſer le Chenal, & de parer aux avaries fréquentes que la violence des courants dans le Port, occaſionnoit aux

Nous n'avons pas conçu le Projet de la nouvelle Paſſe; mais nous l'avons défendu de bonne foi, parce que nous l'avons cru favorable au Port de Dieppe; & ſans changer d'avis, nous l'abandonnons aujourdhui, puiſque ce n'eſt pas le vœu de la Commune. Cependant, ſi la Municipalité convenoit de la néceſſité abſolue de débarraſſer le Chenal du galet qui l'obſtrue, & de l'avantage pour le Port, de pouvoir recevoir, en tout

navires, ont été les ſeuls motifs de l'entrepriſe. Aujourd'hui le Chenal eſt débarraſſé en partie, il le ſera bientôt en totalité. Les vaiſſeaux jouiſſent dans le Port de la plus grande tranquillité; tous les Marins de la Ville de Dieppe conviennent que tout navire qui manquera la nouvelle Paſſe, courra les mêmes dangers de ſe perdre, que ceux qui manquent l'entrée exiſtante. Qu'ils renoncent donc à l'exécution d'un Projet dont le ſuccès eſt incertain, douteux, qui préſente moins d'avantages que d'inconvénients, & qui doit coûter des ſommes immenſes.

temps, les plus grands vaiſſeaux marchands, il faudroit une nouvelle Paſſe : cela coûteroit ſans doute à l'Etat, & le parti de laiſſer ſubſiſter la Paſſe actuelle, eſt beaucoup plus économique; mais cette raiſon n'eſt pas ſuffiſante pour arrêter les grands ouvrages qui augmentent les reſſources d'un Etat, qui font fleurir ſon Commerce, & vivre tant de malheureux.

INCONVÉNIENTS de la Paſſe actuelle.

Pour juger de l'avantage, ou des inconvénients d'un Port quelconque, c'eſt à la facilité & à la difficulté de l'entrée, ou de la ſortie, qu'il faut principalement s'attacher; & les Courants, les vents, le giſſement des côtes & des rochers, ſont les principaux objets à conſidérer.

La Paſſe projetée, ſous quelque rapport qu'on la conſidere, offre preſque toujours quelqu'avantage ſur la Paſſe actuelle, & le cas le plus défavorable eſt quand il y a parité d'avantages.

DES Courants.

Jamais les Courants, ſoit d'ebe, ſoit de flot, qui re-

On ſait que les Courants ſont quelquefois utiles, ſur-tout quand

MEMOIRE. *REPONSE.*

gnent au dehors du Port, ne peuvent être conſidérés comme un obſtacle réel, ſoit pour l'entrée, ſoit pour la ſortie. Ainſi, que les Courants ſoient plus ou moins ſenſibles à la tête des nouvelles Jetées, peu importe en général. D'ailleurs on peut bien trouver des moyens de les rendre moins ſenſibles dans l'intérieur d'un Port ; mais au dehors, il n'exiſte pas de moyen connu pour produire un pareil effet. Il eſt de plus eſſentiel de ne pas perdre de vue que la nouvelle Paſſe, étant plus renfoncée dans la vallée, & par conſéquent plus près de terre, les Courants ſeront néceſſairement plus violents à ſon entrée, qu'à l'ouverture du Chenal actuel, porté beaucoup plus au large. On ſait, en général, que plus on approche de terre, plus les Courants ſe font ſentir avec violence : & enfin, quand les navires ſortent, par un vent de Nord-Nord-Eſt, ils doublent avec peine la pointe ou cap de l'Ailly : les Courants, dans ce cas, ſont extrêmement utiles pour les aider à s'élever au vent. Enfin, les deux Paſſes, enviſagées ſous le point de vue des Courants, ne préſentent pas d'avantages l'une ſur l'autre, ou du moins ces avantages ſont preſque inſenſibles.

ils ſoutiennent contre le vent ; mais quand ils s'y réuniſſent, ils font quelquefois dépaſſer les Jetées. Quant aux nouvelles Jetées, la tête en ſera comme celles actuelles, à 20, 30 & 40 toiſes de la terre, & l'on ne voit pas qu'il puiſſe réſulter d'inconvénient de cette diſpoſition. Les anciennes Jetées de Dieppe, dont la tête étoit près de la Tour aux Crabes, étoient beaucoup moins au large ; & dans ce temps-là, Dieppe étoit un des Ports du Royaume qui faiſoit la navigation la plus étendue. Au ſurplus, on croit que, ſous le rapport des Courants, l'avantage eſt à peu près égal dans les deux Paſſes.

Il en faut dire autant des

On convient encore qu'il y a

vents, abſtraction faite du giſſement des côtes : c'eſt encore un point ſur lequel on eſt d'accord. On convient généralement que, ſous ce point de vue, la poſition du Port projeté, ne préſente pas plus d'avantages que d'inconvénients.

parité d'avantages, comme on le dit ici.

Il n'en eſt pas de même des côtes & des rochers : les ſeuls qu'il faille conſidérer, ſont ceux du cap de l'Ailly, ſitué à deux lieues à l'Oueſt du Port de Dieppe.

Ce cap, par rapport à notre Paſſe, eſt ſitué dans l'Oueſt, ſix degrés Sud ; par conſéquent ce Port, par rapport à lui, ſe trouve à l'Eſt, ſix degrés Nord ; mais par rapport à la Paſſe projetée, la pointe de l'Ailly ſe trouvera dans l'Oueſt, au lieu de l'Oueſt, ſix degrés Sud ; ce qui donne néceſſairement un huitieme de rumb de vent, ou ſix degrés quinze minutes de différence entre les deux angles. De là s'enſuit une bien plus grande difficulté, pour les navires venant de l'Oueſt, de doubler le cap, ou

Cet article eſt ſuffiſamment diſcuté dans la Réponſe aux premieres objections ; on ne pourroit que ſe répéter, à cet égard, ce qui nous paroît inutile ; nous rappellerons ſeulement que la différence de l'angle par rapport aux rochers de l'Ailly, eſt de deux degrés cinq minutes, en paſſant au pied de la falaiſe, de deux degrés vingt-cinq minutes à l'extrémité des rochers, de deux degrés cinquante minutes à mille toiſes de la falaiſe, comme on le voit par le plan de la côte, & par le calcul joint à la premiere Réponſe. Enfin, que les ſeuls rochers à conſidérer ne ſont pas ceux de l'Ailly, éloignés de deux lieues du Port ; mais qu'il faut encore avoir égard à ceux qui touchent la Jetée de l'Eſt du Chenal actuel, & qui la dépaſſent de plus de cent toiſes du côté du large. Au ſurplus, cet article eſt très-bien diſcuté dans le Réſumé des Marins, dont nous avons parlé, & qu'on trouvera joint à ce Rapport.

plutôt de gagner le Port après l'avoir dépaſſé. Pour le faire ſans danger, les Capitaines, qui connoiſſent peu nos parages, donnent un grand tour pour le doubler; par là, ils ſont dans le cas de tomber ſous le vent de leur Port, & par conſéquent à reſter ſur rade, pour attendre la marée ſuivante, & expoſés aux coups de vents Nord-Nord-Oueſt forcés, & en tempête, ſuite ordinaire des vents de Sud & Sud-Oueſt qui les auront amenés.

MEMOIRE.

Et cette différence ſera bien plus ſenſible pour les navires ſortants, & ayant à doubler le cap de l'Ailly par des vents de Nord-Nord-Eſt, parce qu'alors la mer eſt plus groſſe, les navires dérivent beaucoup plus; à ajouter qu'en admettant le même angle, il ſuffit que le Port actuel ſoit plus rapproché de l'Eſt, pour que les navires, par cette raiſon ſeule, doublent plus aiſément le cap dont il eſt parlé, puiſqu'il eſt ſenſible que plus un navire eſt éloigné d'un cap qu'il veut doubler, plus il a de facilité de le faire, & de gagner le large, en s'élevant au vent.

Or, les nouvelles Jetées ſeront rapprochées de près de

REPONSE.

On convient que toutes choſes égales d'ailleurs, plus un navire eſt éloigné du cap qu'il veut doubler, & plus il a de facilité; mais cela fait un très-petit avantage en faveur des oppoſants, relativement au cap de l'Ailly, & eſt abſolument contr'eux, relativement aux rochers du Pollet. Effectivement, la Paſſe actuelle eſt à 4490 toiſes du cap de l'Ailly; la nouvelle ſera encore à 4258, ce qui ne fait pas une différence ſenſible dans la pratique; mais le Chenal actuel touche les rochers du Pollet qu'il faut auſſi éviter, quand on ſort par des vents de Nord-Nord-Oueſt: cet écueil, qui eſt à 50 toiſes de la Paſſe actuelle, ſera à 282 toiſes de la nouvelle Paſſe; ici la diſtance eſt ſept fois plus conſidérable, pendant que, du côté de l'Ailly, la différence n'eſt que d'un vingtieme, c'eſt-à-dire, que, ſous le rapport

trois cents toiſes du cap de l'Ailly.

des diſtances, on perd un vingtieme à l'Oueſt, & qu'à l'Eſt, on gagne ſept cents pour cent. Au ſurplus, nous n'attachons pas à cet avantage une ſi grande importance qu'on pourroit le croire; mais il faut bien répondre dans le genre des objections.

Mais un des plus grands dangers auquel ſeront expoſés les navires, entrants dans la Paſſe projetée, aura lieu lorſqu'ils s'y préſenteront par un vent forcé ſoufflant du large, ſur-tout par un vent de Nord-Oueſt au Nord-Nord-Oueſt: alors, pour gouverner, ils ſeront forcés de porter autant de voiles qu'il eſt poſſible, & ils iront ſouvent ſe briſer contre les Ecluſes, ou contre les Quais, ou contre les navires ou bateaux qui y ſeront amarrés.

Toutes ces objections ont déja été faites dans le Mémoire imprimé avec les Réponſes à mi-marge, & nous y renvoyons. Nous répéterons ſeulement, qu'au Tréport, à Saint-Vallery, à Fécamp, le Chenal n'eſt pas plus long que celui projeté pour Dieppe; que les Ecluſes ſont en face de l'ouverture; qu'il n'y a pas de claires-voies, comme dans le Projet pour Dieppe; que les deux premiers Ports, ſur-tout, ſont comme une gaîne; qu'ils n'offrent point à la lame l'extenſion qu'on trouve dans celui de Dieppe, ce qui rendra ce dernier auſſi calme qu'il eſt poſſible.

Ces triſtes événements auront lieu infailliblement, & les raiſons en ſont ſenſibles.

1°. L'eſpace que les navires ont à parcourir, ne ſera que de deux cents ſoixante & dix toiſes, &, en moins de cinq minutes, ils ſe trouveront portés avec violence, ou ſur les Ecluſes, ou contre les Quais.

2°. Ils

2°. Ils ſeront forcés de parcourir une ligne preſque droite.

MEMOIRE.

Tous les Marins ont, ſur cet article, un langage uniforme; & quand on dit que, pour avancer un pareil fait, il faut s'appuyer ſur des exemples & des principes, on ne fait pas attention qu'on pourroit citer pour exemple, le Port du Havre : & celui de Dieppe, après l'ouverture de la nouvelle Paſſe, ſe trouvera abſolument dans la même poſition. Or, les navires qui arrivent au Havre, vent arriere, ſont ſouvent expoſés à aller, donner ou contre les Ecluſes, ou contre les Quais, ou contre les navires déja au Port. Ils n'ont qu'un moyen pour s'y ſouſtraire; c'eſt d'avoir, ſur l'arriere de leur navire, une ancre prête à mouiller; ſi, comme on l'aſſure, tout le fonds du nouveau Chenal eſt de ſable ou de galet, l'ancre pourra mordre. Mais au Havre, ce qui contribue à la contenir, ce ſont les amarres des bâtiments qui traverſent le Port; &

REPONSE.

On dira encore qu'il faut s'appuyer ſur des exemples & ſur des principes; mais on ajoutera qu'il faut ſavoir choiſir ſes exemples. On nous cite le Havre; mais au Havre, la lame n'a point d'extenſion, elle ſe ſoutient, elle ſe propage le long des murs du Chenal; ce qui n'arriveroit pas à Dieppe, au moyen des claire-voies. Nous avions cité le Tréport, Saint-Vallery, Fécamp, parce que ces Ports ſont ouverts comme celui de Dieppe, que la lame ne peut pas y courir le long des deux Jetées comme au Havre, attendu que ces Jetées ne ſont pas en maçonnerie continue. Auſſi on a projeté de faire des claire-voies dans le Chenal du Havre; ce qui remédiera à l'inconvénient dont on parle, quoiqu'il ſoit très-rare de voir des navires s'avarier au fonds du Baſſin.

Comment les Marins de Dieppe peuvent-ils tous aſſurer que, dans la tempête du 31 Octobre 1789, tous les bateaux auroient péri, ſi la Paſſe avoit été faite? Pourquoi tous les navires n'ont-ils pas péri au Tréport, à Saint-Vallery, à Fécamp? Le Chenal des deux derniers eſt plus court que celui de Dieppe : le premier eſt

MEMOIRE.

dans celui de Dieppe, on ſera privé de cette reſſource. Les Marins Dieppois, n'ont pas oublié la tempête du 31 Octobre 1789; tous aſſurent que les bateaux, qui entrerent lors de cette tempête, auroient péri, s'ils fuſſent entrés par la nouvelle Paſſe.

Mais le plus grand obſtacle à l'ouverture de la nouvelle Paſſe, le plus terrible des inconvénients qui y eſt attaché, eſt, ſans contredit, les bancs de roc & ſable, dont parlent les Auteurs du Mémoire, rédigé d'après les obſervations des Capitaines, des Maîttes de bateaux, & des Pilotes lamaneurs.

REPONSE.

à peu près de la même longueur; tous ſont ouverts comme le Chenal projeté, les Ecluſes ſont en face; ils n'ont point de claire-voies comme à Dieppe, &c. &c. Il faut convenir qu'une pareille aſſertion, faite avec auſſi peu de meſure, prouve, ou une peur panique, ou un eſprit de parti bien décidé. Nous pouvons d'ailleurs aſſurer que les Marins inſtruits, & partiſans de la nouvelle Paſſe, & Dieppois auſſi, n'ont pas changé d'avis, quoiqu'ils aient vu la tempête du 31 Octobre 1789.

Si le banc de rocher dont on ſe plaint, eſt le plus grand obſtacle à l'ouverture de la nouvelle Paſſe, s'il eſt le plus terrible des inconvénients qui y ſoit attaché; la queſtion eſt jugée; il faut ſe preſſer d'ouvrir la nouvelle Paſſe. Effectivement le banc, dont on parle, n'eſt compoſé que de bittes iſolées au niveau du reſte de la rade, comme on le voit par le Procès-verbal des ſondes, joint aux Réponſes de l'année derniere. Ce banc fût-il continu, il eſt toujours caché ſous l'eau; il eſt 3 & 4 pieds plus bas que les plus baſſes-mers de vive-eau; au contraire, le banc de rocher continu, qui tapiſſe le fond du Chenal actuel, eſt 7 & 8 pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau: d'où il ſuit que ce banc eſt 10 & 12 pieds plus élevé que celui qui ſe trouve en face des nouvelles Jetées. Or, ſi les navires paſſent bien par-deſſus le-

rocher qui tapiſſe le Chenal actuel, ils paſſeront encore mieux par-deſſus le banc dont on veut faire un épouvantail, puiſqu'il eſt 10 & 12 pieds plus bas.

MEMOIRE.

L'exiſtence de ces bancs n'eſt pas conteſtée; mais la nature des matieres qui les forment, les dangers qu'ils préſentent, ne ſont pas enviſagés ſous le même point de vue.

Avant la rédaction du Mémoire, fait en réſultance du Cahier de doléances, pluſieurs Marins ſe tranſporterent ſur ces bancs pour les reconnoître, & en dreſſerent Procès-verbal.

Le 27 Juillet 1789, pluſieurs Membres des Communes, conjointement avec l'Ingénieur des Ponts & Chauſſées, & pluſieurs Capitaines & Pilotes, s'y rendirent pour s'en aſſurer : ils en dreſſerent leur Procès-verbal qui en conſtata auſſi l'exiſtence & la nature (1).

REPONSE.

La nature de ce banc n'eſt plus une queſtion, depuis qu'on a retiré 43 bittes de différentes groſſeurs, couvertes en deſſus de plantes marines & de coquillages, en deſſous noircies par la vaſe ſur laquelle elles poſent; depuis qu'on a enfoncé la ſonde entre ces bittes dans pluſieurs endroits, & qu'elle n'a jamais rapporté que de la vaſe mêlée de ſable. (Voyez le Procès-verbal des ſondes, des 21, 22, 23, 24 & 25 Août 1789.

Le Procès-verbal, dont il eſt ici queſtion, & qu'on a joint au Mémoire que nous réfutons, ne donne aucuns renſeignements ſur cette roche; il n'indique ni ſa nature, ni ſa forme, ni ſa hauteur; mais on trouve tous ces renſeignements dans le Plan que nous avons fourni, & dans le Procès-verbal des ſondes, faites les 21, 22, 23, 24 & 25 Août 1789, dont il eſt parlé ci-deſſus.

(1) Copie de ce Procès-verbal eſt jointe au Préſent.

MEMOIRE.

Depuis, les Auteurs de la Réponſe au Mémoire fait à l'appui de l'Oppoſition des Communes, ont dreſſé de ſuite, ſur les lieux, un autre Procès-verbal, qui n'eſt pas, à beaucoup près, conforme aux précédents.

REPONSE.

Les Procès-verbaux ne ſe contrediſent point ; ſeulement l'un n'apprend rien, ne dit rien, pendant que l'autre met ſous les yeux & dans la main, la nature du rocher. Dans le premier Procès verbal, on voit des hommes qui, ſans ſortir de la chaloupe, jettent une gaffe, comme pour ſavoir s'il y a aſſez d'eau pour le bateau ; dans l'autre, on voit des hommes à pied dans l'eau, qui vont chercher le rocher, qui en apportent des échantillons compoſés de 43 bittes ; qui enfoncent par-tout la tariere, la ſonde, & qui ne rapportent, avec elle, que de la terre vaſeuſe, mêlée d'un peu de ſable.

Au ſurplus, tous ces Procès-verbaux conſtatent l'exiſtence des bancs de roc & de ſable, préciſément vis-à-vis l'entrée de la nouvelle Paſſe, & à la diſtance d'environ un jet de pierre ; & il devient très-important d'avoir, ſur ce point, un rapport uniforme, qui ne peut avoir lieu, que d'après un Procès-verbal contradictoire ; & nous pouvons ajouter que, quelle que ſoit la nature de ces bancs, il eſt à craindre que le galet, chaſſé par les Ecluſes, ne s'y amoncele, & ne forme inſenſiblement un énorme poulier.

On peut faire tant de ſondes qu'on voudra, mais nous ne croyons pas qu'on puiſſe rien faire de plus concluant, que celles du 21 au 25 Août, dont nous venons de parler ; & nous répéterons encore qu'il n'y a aucune contradiction entre les deux Procès-verbaux.

Quant à la crainte que le galet chaſſé par les Ecluſes ne s'y amoncele, elle prouve, de la part de ceux que l'on conſulte, qu'ils n'ont aucune connoiſſance du mouvement de la mer, qui pouſſe toujours le galet au rivage. Ces bittes ſont de 3 à 4 pieds plus bas que la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau ; elles ne peuvent donc arrêter le galet. Il y a long-temps qu'elles l'arrêteroient, ſi cela étoit poſſible, puiſque celui qui vient de

l'Oueſt, paſſe le long du rivage. Si on vouloit faire un Epi, pour arrêter le galet, on ne placeroit ſûrement pas le deſſus de cet Epi, 4 pieds au-deſſous de la laiſſe de baſſe-mer de vive eau ; le ridicule d'une pareille idée frapperoit tout le monde. Enfin, les rochers qui arrêtent vraiment le galet, ſont ceux à l'Eſt de la Paſſe actuelle, parce qu'ils découvrent de pluſieurs pieds, & que la mer ne peût faire rouler le galet, à l'Eſt du Chenal, qu'en le faiſant monter pardeſſus ces rochers, qui ſont 4 & 6 pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau.

MEMOIRE.

Nous terminerons par examiner dans laquelle des deux Paſſes il doit entrer un volume d'eau plus conſidérable.

Nous obſerverons d'abord qu'il faut faire attention que le galet qui obſtrue encore une partie du Chenal actuel, & quelques endroits du Port ; que l'amas de décombres & de vaſe qui ſe trouvent en pluſieurs de ſes parties, eſt le ſeul obſtacle qui s'oppoſe à ce qu'il s'y éleve une maſſe d'eau auſſi volumineuſe, que celle qui y entroit il y a vingt ans. Alors, dans les hautes mers, il ſe trouvoit juſqu'à vingt pieds d'eau dans le Chenal & dans le Port : elle s'élevoit au-deſſus des murs de Quais ; & les plus

REPONSE.

Cette maniere de s'exprimer, ne promet pas une diſcuſſion facile à entendre.

Le galet qui obſtrue une partie du Chenal, ne fait rien à la hauteur de l'eau dans la Paſſe actuelle. Les Ecluſes ayant balayé tout celui qui ſe trouvoit ſur le rocher qui tapiſſe le Chenal dans la partie qui ſert de Paſſe, on y a la plus grande hauteur d'eau poſſible. Il eſt aſſez difficile d'entendre ce qu'on veut dire ici par *un volume d'eau conſidérable*, *une maſſe d'eau auſſi volumineuſe*, *&c.* On donne à entendre que la mer montoit autrefois plus haut qu'elle ne fait à préſent, qu'elle montoit ſur les Quais, &c. ; qu'elle y montera encore, ſi le Chenal actuel ſe débouche parfaitement. On ſent combien tout ceci eſt contre les loix les plus ſimples de la Nature, & combien ceux qui écrivent

MEMOIRE.

grands navires y entroient avec la plus grande facilité. De là, il faut conclure que, lorſque le Chenal actuel ſera totalement nettoyé, & le Port déblayé dans toutes ſes dimenſions, nous jouirons des mêmes avantages.

D'ailleurs, pour que la quantité d'eau qui entreroit dans le nouveau Chenal, fût plus forte que celle qui pénetre dans le Chenal actuel, il faudroit que ce dernier fût plus élevé que la laiſſe de baſſe-mer; ce qui n'eſt pas, quoi qu'on en diſe, & il ſuffit d'avoir des yeux pour s'en convaincre.

REPONSE.

ainſi, ſont loin de concevoir le Projet & les avantages de la nouvelle Paſſe. Si la mer montoit ſur les Quais, il y a 20 ans, c'eſt la lame quand il faiſoit des gros temps : ſi cela n'arrive plus, c'eſt que les claire-voies, & le galet amaſſé dans le Chenal, ont calmé la mer dans le Port; mais le niveau de l'eau reſte toujours le même, qu'il y ait des claire-voies, ou qu'il n'y en ait pas, que le Chenal ſoit profond ou qu'il ne le ſoit pas. Il ſuffit que le débouché, par où la mer arrive, ſoit aſſez conſidérable pour que l'eau puiſſe emplir le Port, ſans établir un trop grand Courant dans le Chenal qui lui ſert de Canal. Or, il n'exiſte plus, à mer montante, de Courant dans le Chenal; ainſi, elle monte dans le Port, auſſi haut qu'elle puiſſe monter.

On ne prétend pas que la mer ſera plus forte dans la nouvelle Paſſe; mais comme le fond en ſeroit plus bas que celui de la Paſſe actuelle, il y auroit plus de hauteur d'eau; c'eſt toujours du fond du Chenal, juſqu'à la ſurface ſupérieure de l'eau, qui eſt un point fixe & commun, qu'il faut compter la hauteur de l'eau dans un Chenal.

On ſoutient que le fond du Chenal actuel, n'eſt pas plus élevé que la laiſſe de baſſe-mer; & cependant on travaille à ſec depuis trois mois, dans le Chenal même, à la reprife en ſous-œuvre de la Jetée du Pollet; & MM. les Officiers Municipaux ont mis, il y a 15 jours, un attelier à pied

ſec, occupé à caſſer les pointes du rocher qui tapiſſe le Chenal; & ces pointes de rocher ſont élevées de 7 à 8 pieds au-deſſus de la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau.

MEMOIRE.

Les Ecluſes de chaſſe auront beau creuſer le nouveau Chenal, dès l'inſtant où elles rendront ſont niveau plus bas que celui de la laiſſe de baſſe-mer, le flot aura bientôt rétabli le niveau, en chariant ou du galet, ou du ſable, ou toute autre matiere.

REPONSE.

On n'a jamais eſpéré tenir le nouveau Chenal plus bas que la laiſſe de baſſe-mer de vive-eau, & il ſeroit 8 pieds plus bas que le Chenal actuel.

Telles ſont les raiſons ſur leſquelles nous croyons devoir fonder notre oppoſition à l'exécution du Projet, concernant l'ouverture de la nouvelle Paſſe. L'intérêt individuel, & l'intérêt général, nous y engagent : l'intérêt individuel, parce que nous redoutons les ſuites d'un Plan que nous regardons comme dangereux : l'intérêt général, parce que nous ne devons pas ſouffrir que la Nation, déja trop épuiſée, faſſe des ſacrifices énormes, pour conſommer une entrepriſe qui ne peut produire aucun avantage réel. Si la Ville de Dieppe peut obtenir des fonds pour des travaux publics, d'une utilité inconteſtable,

Ce Projet, depuis 14 ans qu'il eſt fait, a été diſcuté bien des fois, comme nous l'avons déja dit, dans un grand nombre d'Aſſemblées, compoſées de Négocians, de Savants, d'Académiciens, d'Ingénieurs de tous les Corps, & d'Officiers très-inſtruits de la Marine Militaire & Marchande. Un examen de plus ne peut être refuſé aux vœux de MM. les Officiers Municipaux; mais quel que ſoit ce dernier jugement, il eſt poſſible que la Commune ne l'approuve pas. Dans tous les cas, nous deſirons qu'on ne faſſe que ce qui lui convient; heureux encore que tout ce qui eſt dans le Projet lui ſoit agréable, excepté la nouvelle Paſſe.

elle préſente pluſieurs moyens de les employer. Tous les travaux, qui devoient ſuivre l'ouverture de la nouvelle Paſſe, préſentent tous différents objets d'utilité, de proſpérité, d'agrandiſſement & d'embelliſſement. Ces travaux n'étoient qu'acceſſoires à l'objet principal; ils en ſont abſolument indépendants. Tels ſont l'avant-Port, l'arriere-Port, le Baſſin, des Magaſins, un Hôpital. Les Dieppois les verront entreprendre ſans crainte & avec reconnoiſſance; & nous eſpérons qu'avant de prendre un parti définitif ſur l'entrepriſe, on enverra ſur les lieux pour y dreſſer un Procès-verbal *de commodo & incommodo;* que notre Adminiſtration y ſera appellée, & avec elle nos Capitaines de navires, Pilotes lamaneurs, & Capitaines de bateaux.

Qu'enfin, des Ingénieurs Militaires, des Officiers de la Marine Royale, concourront à l'examen, pour ne pas laiſſer un objet de cette nature, en la diſpoſition ſeule de ceux, que des vues, ou d'amour-propre, ou d'un tout autre intérêt, pourroient rendre inébranlables dans la façon de penſer & de voir qu'ils ont adoptée.

MEMOIRE.

Cejourd'hui vingt-ſept Juillet mil ſept cent quatre-vingt-neuf, ſur les environ ſix heures du ſoir; Nous, Nicolas Arnoys, Guillaume Vaſſe, Jean-Pierre Blanquet, & Etienne Vaſſe, Négociants-Armateurs en la Ville de Dieppe, ſouſſignés, Membres du Comité des Députés de la

REPONSE.

Nous renvoyons au Procès-verbal, du 21 au 25 Août 1789, pour connoître la nature de la Roche en queſtion.

Le 30 Septembre 1790. *Signés*, LAMANDÉ & CHAUBRY.

la Commune de ladite Ville, en réſultance de la délibération de notredite Commune, en date de Dimanche dernier, 26 de ce mois : ſur l'information donnée que, Samedi précédent, il auroit été enfoncé & battu, à environ quarante-une toiſes de l'eſtacade, un pieu ; ce qui porteroit à en induire une opération contradictoire à certain égard, à celle faite & conſtatée par le Procès verbal du rapport des ſieurs Porion, Leclerc, Lecanu, Capitaines de navires, & autres, en date du neuf Mai dernier ; nous nous ſerions retirés vers M. de Chaubry, Ingénieur du Port, pour l'inviter à ſe réunir à nous, afin de vérifier & récenſer, autant que le temps & la hauteur de l'eau le permettent, la ſuſdite opération du 9 Mai, quant au banc de roc y conſtaté, banc de roc dont M. de Chaubry nous a dit avoir connoiſſance, & ce à quoi M. de Chaubry a conſenti. En conſéquence, nous, avec mondit ſieur de Chaubry, accompagnés des Capitaines Pierre Drouaux, Thomas Bénard, ainſi que des Pilotes Marc Fromentin, Jean-Baptiſte Joli ; préſence auſſi des Capitaines Charles Lecler & Moïſe Porion ; d'Antoine David, Pilote ; de Jean Bouzard, fils, prépoſé ſur la Jetée du Oueſt ; de Vincent Godard & Fleury, Maîtres haleurs ſur la Jetée de l'Eſt ; de Pierre Belhomme & Jean-Jacques Modard, Maîtres pêcheurs audit Port de Dieppe, nous ſommes embarqués ; ſavoir : dans une même Yole, mondit ſieur de Chaubry, Arnoys, Guillaume Vaſſe, Jean-Pierre Blanquet, Etienne Vaſſe, Moïſe Porion, Joli, Vincent Godard, Antoine David & Jean Bouzard, fils ; & dans une autre Yole, leſdits Charles Leclerc, Pierre Drouaux,

Thomas Bénard, Pierre Belhomme, Jean-Jacques Modard, Marc Fromentin & Fleury, tous ſuſnommés & qualifiés. La mer ayant encore environ deux heures à baiſſer, & étant houleuſe, avons gagné viron juſqu'à deux cents toiſes de terre au large; alors avons fait jeter la ſonde par Bouzard fils & Joli, ainſi que par leſdits Bénard & Drouaux, & cette opération nous a aſſuré & confirmé qu'il exiſtoit, dans ce parage, un banc & fond de roc, qui, vraiſemblablement, n'eſt qu'une continuité de la baſe des falaiſes, ou dunes, qui bornent les deux côtés de la Ville vers la mer; lequel banc de roc ſe trouve déja conſtaté dans un plan des ſondes de la rade, qu'au même inſtant M. de Chaubry nous a repréſenté, de ſon propre mouvement, & a daigné nous remettre; lequel ſera de lui paraphé, & de nous-mêmes, *ne varietur*. De là, tous les dénommés & ſouſſignés ſe ſont portés vers le Sud-Oueſt, en ſe rapprochant de terre, à la ſeule diſtance d'environ quatre-vingt toiſes, & ne ceſſant de ſonder, le fond & direction du roc, ont toujours été ſuivis; mais, à ce point, la trace s'eſt perdue, il ne s'eſt plus trouvé que du ſable. Leſdits Pilotes nous ayant obſervé à ce ſujet, que le recouvrement & la ſaillie de l'eſtacade, contre leſquels le ſable s'amaſſe, peuvent rejeter ledit amas de ſable ſur l'excédent du banc de roc, & le faire diſparoître. Ce fait, ne pouvant donner plus de développement à nos opérations, nous les avons terminées, après avoir vaqué à ce que deſſus, environ une heure. M. de Chaubry nous ayant propoſé de convenir de tout autre jour plus favorable, pour relever, en grande mer, de calme & de beau temps, les ſondes,

& la distance précise du roc à la terre : proposition honnête, qui a été acceptée. Ainsi fait & arrêté lesdits jour & an susdits.

Signés, de Chaubry, Etienne Vasse, N. Arnoys, Guillaume Vasse, J. P. Blanquet, Thomas Bénard, Marc Fromentin, Antoine David, Fleury, Jean-Jacques Modard, V. G. D., Jean-Charles Leclerc, pere, Pierre Belhomme, *avec & sans paraphes.*

RÉSUMÉ

Des différentes observations faites le 4 Mars 1779, par les Capitaines de navires, Marchands, Pilotes & Marins soussignés, sur le Projet de la nouvelle Entrée, proposé pour le Port de Dieppe, & arrêté dans l'Assemblée générale des Ponts & Chaussées, le 20 Décembre 1777.

PLusieurs Mémoires présentés à M. le Président de Cotte, contre le Projet d'ouvrir au Port de Dieppe une nouvelle Passe, à peu près au centre de la vallée, dans la direction du Nord-Ouest-quart-Nord, au Sud-Est-quart-Sud, ont déterminé M. de Cessart, Ingénieur en chef de la Généralité de Rouen, à consulter à Dieppe, les Capitaines les plus expérimentés, pour avoir leur avis, & pouvoir comparer leurs observations, avec celles qui ont été proposées contre l'exécution de ce Projet.

En conséquence, le 4 Mars 1779, les Plans & Modeles du Projet, ont été mis sous les yeux des sieurs Capitaines de navires, Marchands, Pilotes & Marins soussignés.

Pour mettre l'ordre nécessaire dans la discussion de ce Projet, on l'a considéré sous deux points de vue.

1°. Relativement aux dehors du Port.

2°. Par rapport à l'intérieur.

Premiere vue sur la nouvelle entrée, projetée pour le Port de Dieppe, considérée par rapport aux dehors du Port.

Les Courants, les Vents, le Gissement des Côtes & les

Rochers, ſont les principaux objets à diſcuter, relativement à la poſition extérieure du Port.

Des Courants.

L'Entrée projetée, conſidérée par rapport aux Courants, ſoit d'ebe, ſoit de flot, a paru lui donner un avantage ſur l'Entrée actuelle, en ce que la premiere, étant au centre de la vallée, & par conſéquent moins ſaillante au large, les Courants doivent y être moins rapides. Il a été obſervé à ce ſujet, que les diſpoſitions, projetées dans l'intérieur du Port, devant empêcher que la vallée d'Arques ne ſe rempliſſe de la même quantité d'eau, qu'elle ne l'eſt actuellement dans le temps de la pleine mer, les Courants d'ebe & de flot, ſe trouveront par conſéquent beaucoup diminués à la tête des Jetées.

On a conſidéré, d'ailleurs, que les Courants ne ſeroient jamais dans le cas de faire dépaſſer un navire; car ou il y aura du vent, ou il n'y en aura pas. Dans le premier cas, un navire peut toujours, par ſon ſillage, corriger le Courant, en ſuppoſant le vent routier, ou y ſuppléer, en portant un grêlin à terre. Dans le deuxieme cas, c'eſt-à-dire, s'il fait calme, il peut ſe faire remorquer avec la chaloupe du Pilote, & entrera d'autant plus facilement, qu'il aura rangé de près la tête de la Jetée de l'Oueſt, le Courant portant le navire, en cette poſition, naturellement dans l'intérieur du Port.

Des Vents.

Si l'on compare la nouvelle Entrée projetée, avec celle qui exiſte, par rapport aux Vents, on concevra facilement que ces deux Entrées ayant le même giſſement, il

n'y aura pas plus de difficultés pour entrer & ſortir à l'une qu'à l'autre ; en faiſant abſtraction du giſſement des côtes dont il va être queſtion ci-après. On a même trouvé que pour l'entrée des navires, lorſque le vent eſt près, c'eſt-à-dire, avec des vents d'Eſt-Sud-Eſt au Sud-Sud-Eſt, il y avoit un avantage de 40 degrés ſur l'angle de route, dans la poſition de la nouvelle Entrée, plus que dans celle qui exiſte actuellement, un navire pouvant ranger la Jetée de l'Eſt projetée de plus près de l'amure à bas-bord, que celle qui exiſte, à cauſe des rochers qui ſont à l'Eſt de cette Jetée ; il n'auroit d'ailleurs point à craindre dans les nouvelles Jetées le calme, ou de faux vents occaſionnés dans l'entrée actuelle, par la proximité de la falaiſe.

Il ſe trouvera le même avantage pour ſortir avec des vents du Nord-Oueſt au Nord.

Du Giſſement des Côtes & des Rochers.

La nouvelle Entrée, comparée à celle qui exiſte, par rapport aux côtes & aux rochers, n'offre rien dans la poſition de plus déſavantageux, tant pour l'entrée que pour la ſortie des navires.

En effet, les ſeuls rochers à conſidérer, ſont ceux du cap d'Ailly à l'Oueſt de Dieppe.

Le cas le plus déſavantageux pour atterrer à Dieppe, en venant de ce côté avec des vents de la partie du Sud au Sud-Oueſt, eſt celui où on eſt obligé de ranger de près leſdites roches, pour pouvoir attaquer la Jetée ; alors on ſait que le navire doit ſe trouver vis-à-vis du cap d'Ailly, dans une poſition telle, qu'il tienne la tour de Saint Jacques une voile ouverte de la falaiſe du Château.

De ce point il a été tiré deux lignes droites à la tête

des Jetées d'aval, de l'une & l'autre Entrée; & l'angle qu'elles ont formé, n'ayant été trouvé que de 3 degrés environ, a paru trop peu ſenſible, pour empêcher qu'un navire ne portât à la nouvelle Entrée, dont il ſe trouve, d'ailleurs, éloigné dans cette poſition de 4400 toiſes.

Il y auroit même des circonſtances, où il trouveroit de l'avantage, ſoit en louvoyant, ou en attendant, pour arriver dans l'Entrée projetée, une heure plus tard qu'il ne ſeroit poſſible de le faire dans celle qui exiſte.

Il en ſera de même pour doubler leſdites roches, en ſortant d'un vent de la partie du Nord au Nord-Eſt. Car dans ce cas, il ne ſe trouvera que les mêmes 3 degrés de différence, pour doubler le cap de l'Ailly; différence qui ſera d'ailleurs plus que balancée, par la facilité qu'aura le navire, (en ſortant une heure plutôt dans le nouveau Port, qu'il ne le pourroit dans l'ancien), de s'élever au large, par le moyen du flot, qui le prendra ſous le vent; cette facilité d'entrer ou de ſortir une heure plutôt, venant de la poſition de l'Entrée dans le milieu de la vallée, où l'on aura une hauteur d'eau plus conſidérable, que dans le Chenal actuel.

Il a été obſervé que, ſi un navire venoit à manquer l'entrée des anciennes Jetées, ſoit faute de gouvernement, ſoit par un accident quelconque, il ſeroit en danger de ſe perdre, corps & biens, ſur les rochers qui ſont à l'Eſt de l'Entrée actuelle; tandis que dans la nouvelle, un navire auroit la reſſource de reprendre le large, ou dans le cas où il ne pourroit le faire, il échoueroit ſur le galet, & qu'il ſeroit alors très-facile de lui donner ſecours; ce qui ſeroit abſolument impoſſible dans la poſition de l'Entrée actuelle.

Les rochers qui ſont à l'Eſt de cette Entrée, ont été le tombeau d'un grand nombre de braves Matelots, & ce ſeul motif doit intéreſſer tous les Marins, pour l'ouverture de la nouvelle Entrée projetée.

Il a été encore obſervé, qu'il ſeroit avantageux de porter la tête des Jetées le plus au large qu'il ſera poſſible, & qu'il ſera néceſſaire que celle de l'Oueſt dépaſſe celle de l'Eſt de 50 toiſes environ, parce qu'un navire, entrant avec des vents de la partie du Sud au Sud-Oueſt, étant obligé de donner un grêlin à terre, doit appuyer ſur ce grêlin avant de toucher à la Jetée de l'Eſt.

Cette différence de 50 toiſes eſt néceſſaire, pour que le navire n'accoſte point cette Jetée; & plus cette différence ſera grande, & plus les navires trouveront de facilité pour ſortir des vents de la partie du Nord-Oueſt.

Deuxieme vue, ſur la nouvelle Entrée projetée pour le Port de Dieppe, conſidérée par rapport à l'intérieur du Port.

(*) L'expérience des ſieurs Capitaines conſultés, leur a fait aſſurer que l'uſage des claire-voies, conformes au modele qui leur a été préſenté, rendroit la mer infiniment plus calme dans l'intérieur du Chenal projeté, qu'elle ne l'eſt entre les Jetées du Chenal actuel; qu'on ne devoit avoir aucune inquiétude ſur l'effet des vagues dans l'intérieur,

(*) *Nota.* Avant la conſtruction des claire-voies, dans la Jetée du Pollet, la mer montante frappoit ſur les deux épis du petit Veulle & du Pollet, en s'élevant de 25 pieds au-deſſus de ſon niveau; le Port étoit très-dangereux, & les navires très-expoſés; mais depuis l'exécution des claire-voies, ce Port eſt très-calme. On a donc lieu d'être tranquille, lorſque dans le nouveau Chenal, il y aura 150 toiſes de claire-voies de chaque côté, dans leſquelles les vagues s'anéantiront abſolument.

qui

qui ſeroient totalement briſées, par l'effet des claire-voies, avant que d'arriver dans le Port.

Que les vents de Nord-Oueſt, ou Nord-Nord-Oueſt, étoient les ſeuls qui portoient dans la direction de l'Entrée, & qu'un navire, en paſſant du Chenal dans l'intérieur du Port, auroit toujours le temps de venir au vent, ſur une côte ou ſur l'autre, & d'arrêter ſon air en braſſeyant vent deſſus, ou en ralingues, & que la diſtance, qui ſe trouve entre le Chenal & les Ecluſes, eſt aſſez conſidérable, pour exécuter les manœuvres néceſſaires pour les éviter.

On auroit encore l'avantage, dans le nouveau Port, de pouvoir changer un navire de place, tant qu'il ſera à flot, ſoit qu'il veuille ſe mettre à Quai pour décharger, ou s'en retirer, ſoit qu'il veuille aller caréner, ou en lieu de déſarmement, ſoit enfin, qu'il veuille ſe mettre en parage pour ſortir du Port; tandis que dans le Port actuel, il n'y a que l'inſtant de la pleine mer, qui dure très-peu de temps, par le prompt retour du courant d'ebe, qui ſort avec autant de rapidité, qu'il entroit un moment auparavant. Ce même courant d'ebe, dans le Port actuel, empêche un navire, qui entre une heure, ou même une demi-heure après la pleine mer, de ſe rendre à ſa ſtation, & l'expoſe à ſe perdre, même dans le Port, ou à faire de grands dommages, tant au navire, qu'à la cargaiſon, pour la grande bande qu'il donne.

Un navire, entrant dans le Port actuel, après la pleine-mer, court encore riſque de ſe perdre, ſi l'amare ou grêlin vient à manquer.

Les ſieurs Capitaines & Marins, conſultés, eſtiment donc, que l'exécution de la nouvelle Entrée, projetée pour le Port de Dieppe, au milieu de la vallée, dans la direc-

tion du Nord-Oueſt-quart-Nortd, au Sud-Eſt-quart-Sud, ne peut être que très-avantageuſe à la navigation, qui ſe fait dans ce Port, & à tout le Commerce en général.

Signés, Poyer. Pierre Ferée pere. L. Floueſt. Rigoult. Charles Mariette. Michel Colin, dit Olivier, Conſtructeur. Thomas Fauqueux. Joſeph Reine. Guillaume Parquet. Auguſtin Hamel. Louis-Nicolas Parquet. Hamel. Jean Canu. PierreCourtin. Jacques Lorain. Denis Boiſſel. Nicolas Héduit. François Hervieux. Jacques Héduit. Jacques Provel. Jean Ducheſne & François Guédon.

PROTESTATION d'un grand nombre d'entre les principaux Habitants de Dieppe, en faveur du Port, & du Canal de Dieppe à l'Oiſe.

NOus ſouſſignés, Citoyens, Propriétaires, Négociants, Armateurs & Marins de la Ville de Dieppe, certifions n'avoir aucune part à toutes les menées ſourdes employées, par divers Habitants de cette Ville, pour ſoulever, en toutes occaſions, les Matelots contre la nouvelle Paſſe projetée & commencée pour notre Port.

Nous déſapprouvons formellement leur conduite à cet égard, parce que nous la croyons contraire aux intérêts du Commerce en général, & au bien-être de cette Ville en particulier; & auſſi parce qu'à juger des ouvrages reſtants à faire, par ceux déja exécutés, dont nous retirons tant d'avantages, ainſi que tout le monde en convient, nous devons croire, avec la plus grande confiance, que leur entiere perfection, réunie à la confection du Canal projeté juſqu'à la riviere d'Oiſe, nous ouvriroit une foule incalculable de proſpérités.

Non ſeulement nous pourions tranſporter à moindre frais nos ſalines à Paris, & dans l'intérieur du Royaume; mais nous aurions alors les plus grandes facilités pour faire le Commerce de l'Amérique, des grandes Indes & du Nord. Ce Port qui eſt le plus près de la Capitale, l'approviſionneroit, ſans aucuns riſques, au moyen du Canal de navigation, qui embrancheroit dans le Port même. On voit donc que Paris & Dieppe ont un intérêt commun à l'amélioration de ce Port; & ſi d'un côté les travaux facilitent, & aſſurent l'approviſionnement de la Capitale de l'Empire, d'un autre côté ils offriront, aux Négocians de Dieppe, les plus grandes ſpéculations, & au peuple une ſubſiſtance aſſurée.

Ces conſidérations ſont d'autant plus importantes, que tout le monde prévoit une grande diminution dans le produit de nos pêches & de nos ſalines; ce qui finira d'accabler cette Ville, ſi on la condamne à cette ſeule branche de Commerce.

Nous croyons d'autant plus important de faire connoître nos vœux ; qu'ayant été témoins de l'attroupement de Matelots qui s'eſt fait au paſſage de M. le Préſident du Département, pour l'engager à faire abandonner ce Projet ; il ſeroit à craindre que, ſoupçonnant tous les Citoyens de cette Ville d'avoir la même maniere de voir, il ne ſollicitât la ſuppreſſion de ce travail, & par conſéquent, la démolition de la Digue de garantie ; ce qui jetteroit la conſternation & l'abattement dans le cœur de tous ceux qui n'ont d'autre paſſion que l'amour du bien, & le deſir de voir proſpérer cette Ville. Nous obſerverons encore que les ennemis des travaux, ont toujours eu la plus grande attention de ne s'entourer que de perſonnes qu'ils croient penſer comme eux, en évitant de conſulter & d'appeller ceux qui auroient pu combattre leur opinion, ou plutôt leur paſſion : car la conduite des oppoſants aux travaux, eſt marquée au coin de l'acharnement & de l'eſprit de parti. On eſpere que M. le Préſident du Département s'en ſera apperçu. Mais il ne faut pas qu'on croie que toute la Ville eſt aſſez déraiſonnable, pour s'oppoſer aux travaux qui doivent augmenter ſon Commerce, & qui doivent donner du pain à tant d'habitants malheureux qui en manquent.

Pourquoi nous prenons la liberté de prier le Miniſtre, de vouloir bien continuer de protéger un ouvrage, qui, au dire des connoiſſeurs, & de tous les étrangers ſans exception, ſeroit de Dieppe un des plus beaux Ports de marée de l'Europe ; enfin, d'accorder des fonds, pour reprendre, avec vigueur, un travail pour lequel il y a déja beaucoup de préparations de faites, qui procurera des avantages incalculables, & éloignera de nos foyers la miſere, qui, depuis deux ans, déſole cette Ville.

Signés, Charles Reine, Armateur & Négociant. Matthieu Hamel, Négociant & Propriétaire. Veuve Bruzen & fils, Négociants & Propriétaires. Louis Paon, Négociant & Armateur. Cavelier fils, Négociant, ancien Prieur-Conſul, & Propriétaire. Jacques Mutel Bruzeu, Négociant-Armateur & Propriétaire. Philippe Lebrun, Armateur & Propriétaire. Jacques Floueſt, Négociant-Armateur & Propriétaire. Sénateur Loſmer, Négociant & Armateur. Caſtel & Michau, Negociants. Louis Richard, Négociant & Armateur. Charles Hamel, Négociant-Armateur, ancien Prieur-Conſul & Propriétaire. Abraham Vaſſe, Négociant-Armateur, ancien Prieur-Conſul & Propriétaire. Jean-Baptiſte-Félix Blanquet, Négociant-Armateur, Prieur-Conſul en exercice, & Propriétaire. Guignier, Armateur. Quenouille, aîné,

Armateur & Négociant. Ferdinand Legriel, Négociant. Frédéric Legriel, Négociant. Antoine Cavaro, Négociant & Armateur. Charles Mutel Paon, Armateur. Baptiſte Hamel, Négociant. Veuve Caron & fils ainé, Négociants. Veuve Cavaro, l'ainé, Négociant. A. Danne, Négociant & Propriétaire. Jean Lemonnier fils, Négociant. Pierre Lamotte, Négociant. Jean-Baptiſte Caſtel fils, Négociant. J. H. Albitte, Négociant & Propriétaire. M. C. Olivier, Conſtructeur, ancien Marin-Armateur & Propriétaire. D. Lecanu fils, Négociant. Niel l'ainé, Négociant, ancien Prieur-Conſul & Propriétaire. Jean-Nicolas Allard, Marchand Epicier & Propriétaire. Levaſſeur fils, Propriétaire. Martin, Propriétaire. Binet pere, Marchand & Propriétaire. Corſange, Propriétaire. Nicolas Hédouin, Propriétaire. Leclerc, Propriétaire. Albitte l'ainé, Propriétaire. Gaillon, Marchand & Propriétaire. Féret, Apoticaire & Propriétaire. Deſcroiſiles, Apothicaire & Propriétaire. Bréant, Propriétaire. Deſabis fils, Marchand, Procureur-Syndic en exercice de la Juriſdiction Conſulaire. Jean Blanquet, Marchand Epicier. Dufreſne Marchand. Gourdain, Marchand Braſſeur. Nicolas Lemonnier pere, Marchand. Poſtel, Greffier de la Maîtriſe des Eaux & Foreſt. Paris, Pouleyeur & Armateur. Gaillon fils, Marchand. Jacques Paris, Entrepreneur. Heuzé, Marchand de vin. Fouquet, Marchand. Jean Lecanu, Marchand. Lambert l'ainé, Marchand. Poiſſon, Marchand. Hamel, Marchand. Lepainteur freres, Marchands. Varnier, Marchand. Pointel, Marchand. Nicolas Demeſliers, Marchand. Pierre Seille, Marchand. François Demeſliers, Marchand. Lecomte, Marchand. Guillaume Legriel, Capitaine de navire. A. Legriel, Capitaine de navire. Frédéric Leroux, Capitaine de navire. Jean-Henri Troquet, Capitaine de navire. Jean Clémence, Négociant-Armateur & Capitaine de Navire. Jean Clémence, Capitaine de navire. Henri-Romain Auvray, Capitaine de navire. Talmy, Capitaine de navire. Ch. M. Pierrette, Capitaine de navire. Jean Seille, Marin. Dodun, Contrôleur-général des Fermes. Iſabel. Charles Binet fils, Marchand Horloger. Jean Catelain, Capitaine de navire. Demay, Chirurgien-Major de la Place. Parent, Contrôleur au Bureau des Fermes. Jean-Nicolas Blard, Voilier. Niel Lebreton, Traiteur. Bravet, Marchand Chaudronnier. Marrets, Serrurier. Jean-Nicolas Blard fils, Voilier. Jean Heude, Marchand & Traiteur. Adam, Aubergiſte & Commiſſionnaire. Lepainteur, Courtier-Interprete. Michelet, Cafetier. Iſidore Quillet, Traiteur. Lefevre. Maſſon. Poſte. Lemonnier. Mauconduit, Courtier-Interprete. François Toutain. Pierron, Maître Mennifier. Poittevin, Marchand Cordonnier. René Ponteau. Pierre Queſnier. Decaux. Jean-Victor Bouteiller fils. Poittevin fils, Cordonnier. Bouteiller. Jean-Baptiſte Delaporte. Rouſſel, Maître Boulanger. Malfilatre. Renard, Huiſſier à l'Amirauté. & Heurtaut, Aubergiſte.

MEMOIRE

CONCERNANT le nouveau Port qu'on projette de faire à Dieppe.

ON ne doit plus douter par les travaux qui ſe font actuellement, que le projet d'un nouveau Port eſt arrêté, qu'il y aura un Baſſin, une Ecluſe & des nouvelles Jetées, qui ſeront en ligne directe, *& un tiers plus étroites que les anciennes.*

Pour l'exécution de ce Projet, on ſe propoſe de couper la Ville & le Fauxbourg du Pollet en deux, d'abattre une Egliſe & des maiſons d'un prix conſidérable, à cauſe de la proximité du Port actuel; *de couper le Pont du Pollet, ce qui empêchera la communication des Habitants du quartier du bout du Quai, du Fauxbourg & de la Campagne, avec ceux de la Ville. On doit auſſi ſupprimer leurs fontaines.* Tous ces travaux vont occaſionner des pertes conſidérables, & priver la moitié des Habitants, d'un objet de premiere néceſſité, tel que l'eau.

On conſtruira de nouvelles maiſons; *le Commerce deviendra plus floriſſant*: mais les Habitants, qui ſont épuiſés par des guerres ſucceſſives, ſeront-ils en état d'en faire bâtir, quand même on leur en céderoit le fonds à un prix raiſonnable? Tout le monde ſait que le Commerce eſt fort tombé dans Dieppe, depuis quelques années que les Pêches ont produit très-peu de bénéfice; que des Marchands ſont à retour de leurs avances; & après des

pertes auſſi réitérées, comment ſeroient-ils en état de s'en relever & de faire conſtruire des maiſons & des magaſins ? *Il eſt certain que la conſtruction du nouveau Port cauſera beaucoup de dommages aux Habitants, & des dépenſes immenſes au Roi & à l'Etat ;* mais au moins, *il eſt très-incertain que le ſuccès répondra aux vues qu'on ſe propoſe. Ce projet n'eſt pas nouveau, il y a plus de quatre-vingt ans qu'il eſt aux Archives de la Ville.* Perſonne juſqu'à préſent n'avoit oſé donner les mains à ſon exécution, par les dangers qui en pouvoient réſulter, & les difficultés qu'euſſent éprouvé les navires pour entrer & ſortir de ce nouveau Port.

Les nouvelles Jetées qu'on projete de faire, doivent être en ligne directe ; elles ſeront un tiers plus étroites que les anciennes, plus courtes & moins avancées dans la Mer, puiſqu'elles ne paſſeront pas le bord du galet, & qu'elles ſeront dans le plus grand enfoncement ; ce qui fera que les navires ſe trouveront toujours à l'Entrée dans les briſants des lames de la Mer qui les feront dépaſſer ; de ſorte que ne pouvant ſe relever, les vents étant du large, ils ſeront expoſés à ſe perdre à la Côte.

Un navire qui ſera obligé d'entrer dans ce nouveau Port, par un grand vent, venant du large & de Mer groſſe, ſera emporté par la force du vent & des lames continuelles juſqu'à la porte de l'Ecluſe, ſi elle peut réſiſter, ou contre les murs de Quai du Pollet : il s'y trouvera briſé, ſans qu'on puiſſe lui donner aucun ſecours.

Un autre navire qui y viendra entrer de gros temps, recevra un mauvais coup de Mer, qui le mettra en travers ; & n'ayant pas le temps de manœuvrer pour mettre l'arriere à la lame, les briſants le jetteront ſur le galet, & il ſera en danger de ſe perdre corps & biens.

Il ne faut qu'un ſeul coup de Mer pour porter un Navire, malgré lui, qui entrera dans des Jetées ſi étroites, contre l'une ou l'autre de ces Jetées; & alors il ſe briſera contre, ſans eſpoir de l'en garantir. Tous les autres navires qui viendront de mauvais temps, courront les mêmes riſques & les mêmes dangers.

Ceux même qui ſeront bien amarés dans le nouveau Port, ſoit du côté de Dieppe, ſoit du Pollet, ſe briſeront les uns contre les autres, & ſeront expoſés à être perdus, parce que les lames qui entreront dans les nouvelles Jetées, ne trouvant aucune réſiſtance pour en arrêter la force, frapperont à plomb contre les murs du nouveau Quai, & le reſſac où le renvoi des lames réjailliſſant contre ces navires, les briſera les uns contre les autres; ce qui n'arrive point dans le Port actuel.

Un autre inconvénient à craindre; c'eſt qu'un navire qui viendra du large, par un vent forcé en brume, & par grains, ſera contraint d'arriver, comme en tremblant, & par eſtime, afin de trouver ces nouvelles Jetées, qu'on aura peine à découvrir de loin, parce qu'elles ſeront au rez-galet. Si ce Navire ſe trouve dépaſſé, de côté ou d'autre de ces Jetées, il faudra néceſſairement qu'il reporte au large pour y entrer; & ſi le vent ne le lui permet pas, il ſera expoſé à faire côte, à cauſe du grand enfoncement & des briſants qui entoureront leſdites Jetées. Tous les autres navires courront les mêmes riſques. On n'eſt point expoſé à ces dangers dans le Port actuel, qui eſt bien plus au large & plus facile à reconnoître.

Mais ce n'eſt pas aſſez qu'un navire vienne pour entrer dans le nouveau Port, d'un vent de Sud-Oueſt & de Sud-Sud-Oueſt forcé; il ne pourra jamais y entrer, *vu le renvoi des fortes marées de flot qui le rejeteront au large.*

large. Il en ſera de même des navires qui ſortiront de ce Port d'un vent de Nord-Eſt, & de Nord-Nord-Eſt forcé. Il eſt certain qu'ils ſe perdront depuis le Parc aux huîtres, juſqu'à la pointe de l'Ailly, *à cauſe des marées mortes qui tirent à terre*, & des roches qui s'étendent plus d'une lieue au large de cette pointe.

Comme le nouveau Port qu'on projete de faire, repréſentera aſſez celui du Havre, où il faut qu'un navire manœuvre d'un vent forcé, afin de ſe préparer à y entrer, il eſt obligé, pour cet effet, de paſſer une ancre derriere, tout prêt à mouiller avec 50 à 60 braſſes de cable élongé ſur le Pont; & auſſi-tôt qu'il double le dedans des Jetées, il mouille l'ancre, ſerre ſes voiles. Si ce Navire a trop d'air, pour empêcher qu'il ne ſe briſe & ne faſſe des avaries conſidérables, il échoue ſur les vaſes, ce qui le met hors de danger.

Il n'en ſera pas de même du nouveau Port de Dieppe; il faudra, à la vérité, manœuvrer de la même maniere que pour entrer dans celui du Havre, d'un même vent forcé; mais ce ſera en vain, malgré le ſoin qu'on aura de mouiller l'ancre à propos & de ſerrer les voiles; & comme le terrein ſera dur, l'ancre ne tiendra pas, & un navire ayant beaucoup d'air, rien pour l'arrêter, point de vaſe pour échouer, il fera des avaries aux autres, ou ſe briſera contre les murs de Quai.

Enfin, il peut arriver qu'un navire, fatigué par la tempête, ait connoiſſance du Port de Dieppe : ne connoiſſant pas aſſez la Manche, il demandera un Pilote en tirant un coup de canon, & mettant ſon pavillon en berme. Les Pilotes alors ne lui ſeront d'aucun ſecours, parce qu'ils ne pourront ſortir des Jetées, à cauſe des briſants : au lieu que dans les Jetées actuelles, ces Pilo-

tes peuvent ſortir du même vent, & retirer du danger le navire qui les appelle.

Les nouvelles Jetées n'auront de largeur que pour contenir cinq ou ſix hommes de front, à l'effet de tirer les navires qui y entreront & en ſortiront ; tandis que les anciennes ſont beaucoup plus larges, puiſqu'il y a quelquefois 2, 3 & même juſqu'à 400 hommes ſur un cordage fait exprès pour les haler, qui ont ſouvent beaucoup de peine à retenir les navires, lorſqu'ils embardent ou ſe rangent du côté contraire.

Il faudroit donc qu'il y eût une largeur convenable ſur ces nouvelles Jetées, afin de pouvoir contenir aſſez de monde, à l'effet de faire tenir les navires en travers, ſans quoi ils iroient ſe perdre les uns contre les autres, ou ſe faire des avaries. Il arrive fréquemment que les bateaux pêcheurs, au nombre de plus de 50, 60, 80, ſortent tous enſemble de la même marée, pour faire leur pêche. On eſt obligé de larguer l'amare d'un ou de pluſieurs de ces bateaux, pour faire paſſage à un navire qui entrera dans le Port ; ces bateaux n'étant plus retenus, tomberont ſur les autres, leurs cauſeront des avaries, & les expoſeront à perdre leur marée. Cet accident deviendra plus fréquent, ſi les nouvelles Jetées ſont plus étroites que les actuelles ; alors les navires & bateaux porteront riſque de s'y perdre. On vient de voir tous les dangers & inconvénients qui réſulteront du nouveau Port, & qui le rendront tellement impraticable, qu'il deviendra le tombeau des Marins, & cauſera en même temps la ruine du Commerce de la Ville.

On dira peut-être que ces dangers ſont chimériques ; & qu'en tout cas, ce nouveau Port ſera toujours très-utile au Commerce de la pêche, puiſqu'on prétend qu'il

y aura toujours de l'eau : mais ſi cela eſt ainſi, la pêche ſouffrira un préjudice des plus conſidérables. Tout le monde ſait que les bateaux pêcheurs font tous leurs efforts pour apporter au plutôt leur poiſſon dans le Port, & lorſqu'il ne peuvent y aborder, ils échouent de Mer baiſſante dans les Jetées.

Les hotiers viennent ſur le champ tranſporter le poiſſon à terre, les Mareyeurs l'enlevent tout de ſuite. Si c'eſt du hareng, ou marquereaux frais de la nuit, les Marchands les font ſaler & employer à propos. Après la livraiſon du poiſſon, les bateaux ſortent incontinent du Port, dans la même marée. Tout ceci ſe fait ſans aucun retardement & ſans aucune interruption. Il n'en ſera pas de même dans le nouveau Port, parce que les bateaux ne pourront plus y échouer, puiſqu'il y aura toujours de l'eau. Les hotiers ne pourront donc plus venir ſur le galet, pour tranſporter le poiſſon à terre ; ces mêmes bateaux ſeront obligés d'attendre la marée ſuivante pour aller au Quai ; leur poiſſon n'aura plus, à ce moyen, la même fraîcheur, & ils perdront peut-être moitié ſur la vente; mais outre cette perte, ſi le vent vient à changer, ils ſeront obligés de reſter dans le Port, en attendant un vent favorable. S'il devient bon, pour ſortir, ils ſe trouveront peut-être amortis, & pendant cet intervalle, la ſaiſon de la pêche ſe paſſera : car tout eſt inſtant dans cette ſaiſon, il faut ſavoir profiter de tout, des vents & des marées, puiſque vingt-quatre heures du plus ou du moins, font toute la richeſſe & l'infortune d'un bateau pêcheur. Tout dépend de la célérité & de l'action qu'on met dans la pêche, ſur-tout dans la pêche du hareng.

Les bateaux pêcheurs, ne trouvant plus ces avantages, ſeront obligés d'abandonner la pêche. Le nouveau Port ſera

la deſtruction des Matelots pêcheurs, dont la population, ſelon M. Lemoine, eſt preſque ſupérieure à celle des autres hommes. C'eſt elle, dit-il, page 35 de ſon Proſpectus ſur les pêches, » qui fournit une partie de ceux qui montent les » vaiſſeaux du Roi & les navires Marchands. Ce n'eſt point » de cette claſſe que ſort cette jeuneſſe libertine, qui déſole » les Provinces & la Capitale elle-même. Les Pêcheurs ne » connoiſſent point l'oiſiveté; à peine une pêche eſt-elle fi- » nie, que ces hommes laborieux travaillent pour en com- » mencer une autre «. On ne doute pas que cet Auteur, ſi célebre, ne faſſe tous ſes efforts pour empêcher un ſi grand malheur, qui détruiroit tout le plan & toute l'économie de ſon ouvrage, ayant été ſur-tout inſtruit de l'inutilité & des dangers des nouvelles Jetées, par les Pilotes lamaneurs, Maîtres Caboteurs & Maîtres Pêcheurs, qu'il avoit choiſis & fait venir chez lui pour les conſulter, & à qui il avoit promis de rendre compte au Miniſtre de leurs obſervations.

On aſſure qu'il y aura toujours 8 à 10 pieds d'eau dans le nouveau Port & dans les Jetées nouvelles. Si cela eſt ainſi, il faudra donc creuſer, à l'entrée de ces Jetées, dix pieds de terrein au-deſſous du lit ou niveau de la mer, qui eſt formée de ſable & de galet mouvant, & arrêter en même-temps le flux & reflux de la mer, parce que s'il en étoit autrement, ce même ſable & galet entreroient dans ces Jetées, en combleroient, en peu de temps, le Chenal & le Port même, comme on l'a déja éprouvé dans les Jetées actuelles.

On ne manquera pas de répondre que l'Ecluſe nettoiera tellement le nouveau Port, qu'il ne reſtera ni galet, ni ſable dans les nouvelles Jetées. Cela peut arriver, on en convient; mais l'eau de cette Ecluſe perdra toute ſa force au

bout de ces Jetées nouvelles, & alors, il s'y formera à l'extrémité, *ſoit d'un côté ou d'un autre, des bancs de ſable ou de galet, qui en rendront l'entrée difficile aux navires, & qui feront le même effet qu'au Port de Bayonne, où il s'eſt formé des bancs de ſable, qui ſont devant l'Entrée de ce Port, & ſur leſquels ils ſe perd ſouvent des navires.*

On veut faire dans Dieppe un Port propre à recevoir les vaiſſeaux du Roi. Il faut convenir que la place eſt très-favorable ; mais ils n'éviteront pas les dangers de ſe perdre ; car les vaiſſeaux ou frégates, qui ſeront mouillés en rade, pouvant être ſurpris d'un fort coup de vent du large ou tempête, ne pourront doubler les bancs de ſomme, & ſeront expoſés à ſe perdre, corps & biens ; ce qui arrive très-ſouvent aux navires Marchands.

En vain objecteroit-on qu'on a conſulté des Capitaines de navires, au ſujet du nouveau Port. On ne doute pas qu'ils ne ſoient fort expérimentés dans la navigation ; mais ces Capitaines viennent très-rarement, avec leurs navires, dans le Port de Dieppe, ils font des voyages de long cours. Par conſéquent, ſans vouloir ici les offenſer, ils ne connoiſſent pas tant les dangers, qu'il y a à eſſuyer à l'entrée & à la ſortie du Port, puiſqu'ils ſont obligés de prendre eux-mêmes des Pilotes lamaneurs du lieu, pour faire entrer & ſortir leurs navires du Port. C'étoit donc les Pilotes lamaneurs, les Maîtres Caboteurs & Pêcheurs, les plus expérimentés de l'endroit, qu'il falloit conſulter, puiſqu'ils ſont continuellement occupés à faire ſortir & entrer les navires, & que par leur longue habitude, & leurs expériences journalieres, ils connoiſſent tous les dangers qu'il peut y avoir à l'entrée, comme à la ſortie du Port ; mais on les a mis à l'écart, par la raiſon qu'on étoit certain qu'ils n'opineroient pas en faveur du nou-

veau Port : ce ſont cependant ces mêmes gens-là, qui bravent la mort, qui expoſent continuellement leur vie, pour le ſalut des navires, lorſqu'ils ſont en danger, & qui, par leur intrépidité, arrachent, des bras même de la mort, des malheureux, qui ſembloient en être la proie ; & pour en connoître la vérité, il ſeroit néceſſaire qu'une main ſupérieure donnât des ordres, à M. le Commiſſaire de la Marine, de faire aſſembler tous ces Marins, en la préſence d'un Notaire, qui dreſſeroit Procès-verbal de toutes les dépoſitions de ces Marins & autres, pour tirer toutes ſuſpicions ſur les obſervations que feroit l'Auteur du Mémoire, conformément aux dangers portés ci-joint.

Quand les travaux du nouveau Port ne coûteroient au Roi que quinze millions, ce ſeroit toujours une perte conſidérable pour l'Etat, s'ils devenoient inutiles dans la ſuite, & qu'on fût obligé de les abandonner ; tandis qu'on pourroit éviter cette dépenſe immenſe, en remettant les Jetées actuelles dans leur ancien état, en allongeant celle de Dieppe, du côté de l'Oueſt, & en vuidant le Port ; ce qui ne coûteroit au Roi, au plus, que deux millions. Le Port, à ce moyen, en ſeroit meilleur, & il ſeroit, à la ſatisfaction des Marins, & la ſûreté du Commerce.

Telles ſont les vues qui animent l'Auteur de ce Mémoire, ancien Capitaine de navire, âgé de plus de 77 ans, & qui eſt près de finir ſa carriere. On ne peut le ſuſpecter d'aucun intérêt particulier, puiſqu'il ne laiſſe point, après lui, de poſtérité. Si le ſang qui coule dans ſes veines commence à ſe glacer, du moins il aura la conſolation de porter, juſqu'au tombeau, l'amour de ſa Patrie, & de l'intérêt de l'Etat.

Les bons Citoyens ſe contentent de gémir en ſecret, ſur les dangers qu'ils prévoient devoir réſulter du nou-

veau Port ; ils n'oſent s'en plaindre , parce qu'ils craignent d'être traités de cabaleurs , & de gens aveuglés par l'eſprit de partialité. Plût à Dieu qu'il fût poſſible de relever les courages abattus, & les genoux tremblants ! Que doit-on craindre ſous un Monarque auſſi bienfaiſant, qui s'occupe du ſoin de faire reſpecter ſon Pavillon, d'augmenter le Commerce de ſes Sujets, ſans les ſurcharger d'impôts, afin de rendre ſon Royaume un des plus floriſſants du monde ? ſon Regne, qui ſera toujours trop court pour le bonheur de la nation, ſera une époque des plus brillantes de la Monarchie Françoiſe.

COPIE de la Lettre de MM. les Maire & Officiers Municipaux de la Ville de Dieppe, à M. DE LA MILLIERE, en date du 14 Août 1790.

M.

INTIMEMENT convaincus de l'intérêt que vous daignez prendre à notre Cité, c'eſt toujours avec une nouvelle confiance que nous vous portons nos réclamations ſur les néceſſités des travaux de notre Port.

Depuis quelque temps, le jeu des Ecluſes par ſon action a déblayé dans le Chenal de la vaſe, du ſable & du galet, & a laiſſé à découvert des monticules de marne d'une hauteur dans certaines parties de deux & trois pieds. Les plaintes des Marins nous ont déterminé, il y a environ trois ſemaines, à y mettre des Ouvriers, qui ſont parvenus à les détruire & les enlever; mais à la ſuite de ce travail, il s'en eſt découvert de nouvelles de diſtance en diſtance, & qui ſe prolongent juſqu'au bout des Jetées. Comme ces eſpeces d'excavations ſont courir des riſques aux bateaux pêcheurs particuliérement, & que le travail pour les applanir, quoique peu coûteux pour l'Etat, le ſeroit infiniment pour notre Ville; la Municipalité a cru devoir s'adreſſer à M. de Chaubry pour l'engager à y mettre des Ouvriers, & elle en a reçu la réponſe qu'il eſt ſinguliérement urgent de faire ce travail; mais que n'ayant pas de fonds pour cet objet, il devient néceſſaire que nous nous adreſſions à vous, M., pour en ſolliciter & obtenir une ſomme de 1000 liv., à laquelle il eſtime cette dépenſe, avec la fermeture en madriers & planches, d'un trou qui eſt à la tête de la Jetée de l'Oueſt, qui occaſionne un remouil de marée conſidérable & très-dangereux pour les navires & bateaux, qui, lorſque les vents regnent du Sud-Sud Oueſt ou Nord-Oueſt, ſe trouvent forcés, pour entrer dans le Port, de ranger la tête de ladite Jetée à une diſtance de vingt pieds au plus, ſont entraînés ſur la maçonnerie qui eſt à fleur d'eau, & forme la baſe de vuide; & dans ce cas, les navires courent les riſques d'être perdus, corps & biens.

Nous devons vous obſerver, M., que dans l'état où eſt le Chenal de notre Port, il eſt impoſſible aux bateaux pêcheurs, & aux chaloupes mêmes, d'entrer de Mer baſſe; qu'à ce moyen, ils ſont obligés de reſter ſur notre rade pour y attendre la marée, & qu'ils y courent les événements d'un coup de vent qui peut coûter la vie aux hommes & la perte des effets.

Ces conſidérations bien faites pour émouvoir une ame honnête, juſte & ſenſible, feront ſur vous, M., nous n'en pouvons douter, les impreſſions que dicte l'humanité & la bienfaiſance, & nous feront obtenir l'ordre des travaux que nous ſollicitons, & dont l'exécution ne peut être retardée, à cauſe de la proximité de la pêche & de la ſaiſon qui peut devenir fâcheuſe.

Signés, les Maire & Officiers Municipaux de Dieppe : N. Arnois, Maire.-Vaſſe.-Bourdon fils.-Bigot.-Bonal.-Allais.-J. D. Lecanu fils, *tous avec paraphes.*

Dieppe, ce 14 Août 1790.

COPIE de la Lettre de MM. les Maire & Officiers Municipaux de la Ville de Dieppe à M. DE LA MILLIERE, en date du 29 Août 1790.

M.

NOUS avons reçu avec les ſentiments de la plus vive reconnoiſſance, l'aſſurance que vous nous donnez dans votre Lettre du 24 de ce mois, que les ordres ſont donnés pour l'extirpation & déblaiements des roches qui obſtruent le Chenal de notre Port, & qui, par leur élévation, auroient pu occaſionner la perte des navires & bateaux. Nous convenons, M., que le jeu des Ecluſes, devenu indiſpenſable pour tenir l'ouverture & l'entrée du Port libre, privera, pendant une ou deux heures lors de la vive-eau, de faire le travail; mais le ſurplus de ces mêmes marées peut être employé très-utilement, ſur-tout ſi l'on y met une claſſe d'hommes, habitants de notre Ville, qui, accoutumés à briſer les rochers pour en obtenir une eſpece de poiſſon, que l'on nomme Pitot, en feront plus en une marée que beaucoup d'autres en quatre. Deux motifs militent en faveur de la propoſition que nous avons l'honneur de vous faire. La néceſſité de procurer de quoi vivre à ces hommes, & l'urgence que ce travail ſoit fait avant l'ouverture de la pêche & dans la belle ſaiſon.

Quant au ſecond objet de notre Lettre, la fermeture de l'excavation qui eſt à la tête de notre Jetée du Oueſt, il eſt bien à craindre, M., que de longs délais ne réduiſent à la néceſſité de remettre le travail au retour de la belle ſaiſon; & quels chagrins n'aurions-nous pas & vous-même, M., ſi, par un malheureux événement, ces retards, occaſionnoient la mort de pluſieurs peres de familles! Que demandons-nous? Rien autre choſe que de reboucher ce trou avec une charpente contournée & dans la forme de notre Jetée, qui ne préſentant à l'effort de la vague, qu'un corps rond, ſouffre à ce

moyen infiniment moins. Nous ne doutons pas, M., que le moyen de fixer cette charpente, ne ſoit aiſément ſaiſi par MM. Lamandé & Chaubry. Nous nous flattons que vous ajouterez encore ce bienfait à tous ceux dont le ſouvenir nous eſt ſi précieux.

Signés, les Maire & Officiers Municipaux de la Ville de Dieppe, N. Arnois, Maire.-Vaſſe.-Bourdon fils.-Bigot.

Dieppe, ce 29 Août 1790.

RELEVÉ du Journal de L'ÉCLUSIER.

JOURS QU'ON A FAIT COURIR LES ECLUSES DE CHASSE.

Années & mois.	JOURS du mois.	JOURS de la lune.	Heures du matin.	Heures du soir.	Heures du plein.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté du Port.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté de la Retenue.	OBSERVATIONS.
1787.								
Octob.	3.	2.	8 h. ½.	» »	2 h. ¼.	13 d. 9 p. »	10 d. » »	On a fait courir les Ecluses du milieu seules.
Déc.	2.	23.	9.	» »	4. »	12. » »	11. d 8 p. »	On n'a fait courir que deux Ecluses, celle du côté de l'Est n'ayant pu se manœuvrer, parce qu'un des poteaux chanfrenés ne s'est point suffisamment retiré.
	3.	24.	10. ½.	» »	4. ¾.	11. 9. »	11. 4. »	
	20.	12.	à Midi.	» »	4. ¾.	11. » »	11. » »	
	21.	13.	» »	1 h. »	5. ½.	12. » «	11. 6. »	
1788.								
Février.	6.	30.	» »	3. ¼.	10. ¾.	13. 9. »	13. 9. »	On a fait courir avec les trois Ecluses.
	7.	1.	» »	4. ¼.	11. ¼.	14. 6. »	14. 6. »	
Mai.	3.	28.	» »	2. ¼.	8. ¾.	12. » »	11. 8. »	
	4.	29.	» »	4. »	9. ½.	13. » »	12. 8. »	
	10.	5.	7. ¾.	» »	1. ¼.	14. 10. »	14. 6. »	
	12.	7.	9. ¼.	» »	2. ¼.	12. » »	11. 6. »	On a fait courir les trois Ecluses, & on avoit empli la Retenue le jour précédent.
Juin.	7.	4.	» »	6. »	12. ¾.	14. 6. »	14. 6. »	On a fait courir les trois Ecluses, & on avoit empli la Retenue la veille.
	8.	5.	» »	6. ½.	1. ¼.	15. 6. »	15. 6. »	
	15.	12.	» »	2. »	9. »	11. 8. »	11. » »	
	18.	15.	» »	4. »	10. ¾.	13. 9. »	13. 6. »	On a fait courir les trois Ecluses.
	19.	16.	5. ¼.	» »	11. ½.	13. 9. »	13. 6. »	
	19.	16.	» »	5. ½.	» »	13. 9. »	13. 6. »	
	20.	17.	5. »	» »	12. ¼.	13. 8. »	13. 6. »	L'Ecluse de l'Oueſt ſeule.
	20.	17.	» »	5. »	» »	13. 8. »	13. 6. »	L'Ecluse du milieu & celle de l'Oueſt.
	21.	18.	6. »	» »	1. »	13. 7. »	13. 2. »	L'Ecluse de l'Oueſt ſeule.

JOURS QU'ON A FAIT COURIR LES ECLUSES DE CHASSE.

Années & mois.	JOURS du mois.	JOURS de la lune.	Heures du matin.	Heures du soir.	Heures du plein.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté du Port.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté de la Retenue.	OBSERVATIONS.
1788.								
Juin.	21.	18.	» »	6 h. »	1 h. »	» » »	13 d. 6 p. »	L'Ecluse de l'Oueſt ſeule.
	26.	23.	8 h. ½.	» »	3. ½.	11 d. 3 p. »	12. » »	
Juillet.	6.	4.	» »	6. ¼.	1. »	16. 11. »	16. » »	
Octob.	17.	19.	» »	5. »	12. ¼.	16. » »	15. 3. »	
	19.	21.	7. ½.	» »	2. ½.	14. 5. »	13. 10. »	
Novem.	17.	20.	8. »	» »	3. »	15. 6. »	14. » »	
	18.	21.	8. »	» »	3. »	14. 4. »	14. » »	
	19.	22.	9. »	» »	4. »	12. 8. »	13. 6. »	
	20.	23.	9. »	» »	» »	11. 2. »	12. 6. »	
	26.	29.	» »	3. »	10. »	14. » »	13. 9. »	
	27.	3.	» »	3. ¼.	10. ¾.	14. 8. »	14. 6. »	
Déc.	2.	»	7. »	» »	2. »	13. » »	13. » »	
	12.	»	» »	3. ½.	10. ½.	14. » »	13. 7. »	
	13.	»	» »	4. »	11. »	15. » »	14. 5. »	
1789.								
Janvier.	25.	30.	» »	3. ¾.	10. ¾.	15. 3. »	14. » »	On a fait courir avec les trois Ecluſes.
	26.	1.	» »	4. ¼.	11. ¼.	15. 2. »	15. » »	
	28.	2.	5. »	» »	12. »	15. » »	14. 6. »	
	28.	»	» »	5. ¼.	12. ¼.	» » »	15. » »	
Février.	8	14.	» »	2. ¼.	9. ¼.	13. 8. »	13. 6. »	
	10.	16.	» »	4. »	11. »	16. 9. »	16. 3. »	
	15.	21.	7. ½.	» »	2. ½.	15. » »	14. 9. »	
	16	22.	8. »	» »	3. »	13. 3. »	14. » »	
Mars.	4.	»	8. »	0. »	3. »	10. 6. »	10 » »	
	17.	»	8. »	0. »	3. »	12. 6. »	12. » »	
	18.	»	8. ½.	0. »	3. ½.	10. 3. »	10. » »	
Avril.	8.	»	» »	2. ½.	9. ½.	14. 9. »	14. 4. »	
	9.	»	» »	3. ½.	10. ½.	15. 10. »	15. 5. »	
	10.	»	» »	4. ¼.	11. ¼.	17. » »	16. » »	
	11.	»	» »	5. »	12. »	17. 3. »	16. 6. »	
	12.	»	» »	6. ¼.	1. ¼.	16. 9. »	16. » »	
	25.	»	» »	4. ¼.	11. ¼.	15. » »	14. 4. »	

JOURS QU'ON A FAIT COURIR LES ECLUSES DE CHASSE.

Années & mois.	JOURS du mois.	JOURS de la lune.	Heures du matin.	Heures du soir.	Heures du plein.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté du Port.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté de la Retenue.	OBSERVATIONS.
1789.								
Mai.	7.	» »	» »	2 h. ¼.	9 h. ½.	14d. 4p. »	14d. »p. »	
	8.	» »	» »	3. ¼.	10. ½.	14. 11. »	14. 6. »	
	9.	» »	» »	4. ¼.	11. ¼.	15. » »	15. » »	
	10.	» »	» »	4. ¾.	11. ¾.	16. » »	15. 3. »	
	11.	» »	» »	5. ½.	12. ½.	15. 5. »	14. 11. »	
	12.	» »	» »	6. ¼.	1. ¼.	14. 8. »	14. 3. »	
	14.	» »	» »	7. ½.	2. ½.	12. 9. »	12. 6. »	
	15.	» »	» »	8. »	3. »	12. » »	11. 7. »	
	23.	» »	» »	3. ¼.	10. ½.	13. » »	12. 7. »	
	24.	» »	» »	4. »	11. »	13. 9. »	13. 3 »	
	25.	» »	» »	4. ¾.	11. ¾.	15. » »	13. 6. »	
	26.	» »	» »	5. ¼.	12. ¼.	15. 4. »	14. 8. »	
	27.	» »	» »	6. »	1. »	15. 6. »	14. 10. »	
	29.	» »	7 h. ¼.	» »	» »	14. 6. »	14. » »	
	29.	» »	» »	7. ½.	2. ½.	» » »	13. 11. »	
Juin.	5.	12.	» »	2. ¼.	9. ¼.	14. » »	13. » »	
	6.	13.	» »	3. »	10. »	13. 10. »	13. 6. »	
	7.	14.	» »	3. ¾.	10. ¾.	15. 4. »	14. 6. »	On a fait courir avec les trois Ecluses.
	8.	15.	» »	4. ¼.	11. ¼.	15. » »	14. 3. »	
Août.	6.	14.	» »	4. ¼.	11. ¼.	14. 6. »	14. » »	
	7.	15.	4. h. ¼.	» »	11. ¼.	14. 7. »	14. 6. »	
	7.	15.	» »	4. ½.	11 ½.	» » »	14. 3. »	
	8.	16.	5. ¼.	» »	12. ¼.	14. 6. »	15. » »	
	8.	» »	» »	5. ½.	12. ½.	» » »	14. 3. »	
	9.	17.	» »	6. ¼.	1. ¼.	14. 3. »	13. 9. »	
Octob.	31.	14.	» »	4. »	11. »	14. » »	13. 9. »	
Novem.	1.	15.	» »	4. ¼.	11. ¼.	13. » »	12. 5. »	
	2.	16.	» »	4. ½.	11. ½.	14. 6. »	14. » »	
	3.	17.	4. ½.	» »	» »	14. 11. »	14. » »	
	3.	» »	» »	5. »	12. »	» » »	14. 6. »	
	14.	28.	» »	1. ½.	8. ½.	13. 7. »	13. 6. »	
	16.	30.	» »	3. »	10. »	17. 2. »	16. 7. »	
Décem.	15.	29.	» »	3. »	10. »	15. 10. »	15. 3 »	
	18.	2.	» »	5. ½.	12. ½.	16. » »	15. » »	

JOURS qu'on a fait courir les Ecluses de Chasse.

Années & mois.	JOURS du mois.	JOURS de la lune.	Heures du matin.	Heures du soir.	Heures du plein.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté du Port.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté de la Retenue.	OBSERVATIONS.
1789.								
Décem.	19.	3.	» »	5. ¾.	12 h. ¾.	16 d. 8 p. »	15 d. 3 p. ,,	
1790.								
Janvier.	16.	2.	» »	4 h. ¾.	11. ¾.	15. 8. »	14. 8. ,,	
	17.	3.	» »	5. ¼.	12. ¼.	15. 6. »	14. 8. ,,	
	18.	4.	» »	5. ¾.	12. ¾.	15. 2. »	14. 6. ,,	
	19.	5.	» »	6. ½.	1. ½.	14. 8. »	13. 8. ,,	On a fait courir avec les trois Ecluses.
Février.	2.	19.	5 h. ½.	» »	12. ½.	17. 6. »	16. 6. ,,	
	3.	20.	6. ½.	» »	1. ½.	16. 6. »	16. ,, ,,	
	5.	22.	7. »	» »	2. »	14. 8. »	15. ,, ,,	
	5.	22.	» »	8. »	3. »	» » »	14. ,, ,,	
	12.	29.	» »	3. »	9. »	14. » »	13. 3. ,,	
	13.	30.	» »	4. »	11. »	14. 9. »	14. 3. ,,	
	14.	1.	» »	4. ½.	11. ½.	15. 3. »	14. 5. ,,	
	15.	2.	» »	5. »	12. »	15. 4. »	14. 6. ,,	
	16.	3.	» »	5. ½.	12. ½.	14. 7. »	14. » ,,	On a fait courir par les trois Portes.
	17.	4.	» »	6. »	1. »	15. 2. »	14. 4. ,,	
	18.	5.	» »	6. ¼.	1. ¼.	14. » »	13. 6. ,,	
	28.	15.	» »	3. »	10. »	16. » »	15. 4. ,,	
Mars.	1.	16.	» »	4. »	11. »	17. » »	16. ,, ,,	La Porte du milieu a été avariée.
	30.	15.	» »	4. »	11. »	16. 7. »	14. 9. ,,	
Avril.	1.	17.	4. ½.	» »	11. ½.	17. 4. »	15. ,, ,,	
	1.	17.	» »	5. ¼.	12. ¼.	» » »	15. 1. ,,	
	2.	18.	» »	5. ½.	12. ½.	16. 8. »	14. 10. ,,	
Mai.	12.	29.	» »	3. ½.	10. ½.	12. 7. »	11. 4. ,,	On a fait courir par deux Portes celle de l'Est & de l'Ouest.
	13.	30.	4. »	» »	11. »	13. 3. »	12. 2. ,,	
	13.	30.	» »	4. »	11. »	,, ,, ,,	12. 2. ,,	
	14.	1.	4. ½.	» »	11. ½	14. » »	12. 6. ,,	
	14.	1.	» »	4. ½.	11. ½.	,, ,, ,,	12. 7. ,,	
	15.	2.	5.	» »	12. »	14. 6. »	12. 10. ,,	
Juin.	11.	29.	» »	3. ½.	10. »	13. » »	12. 6. ,,	On a fait courir par les trois Portes.
	12.	1.	4. ½.	» »	11. »	14. » »	13. 9. ,,	
	12.	1.	» »	4. ½.	11. »	» » »	13. 6. ,,	
	13.	2.	5. ½.	» »	12. »	14. » »	13. 4. ,,	

JOURS QU'ON A FAIT COURIR LES ECLUSES DE CHASSE.

Années & mois.	JOURS du mois.	JOURS de la lune.	Heures du matin.	Heures du soir.	Heures du plein.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté du Port.	Hauteur de l'eau sur le Radier, du côté de la Retenue.	OBSERVATIONS.
1790.								
Juin.	13.	2.	,, ,,	5. h. ½.	12. h. ,,	,, ,, ,,	13 d. 6 p. ,,	
	14.	3.	6. h. ¼.	,, ,,	1. ,,	14 d. 3 p. ,,	13. 6. ,,	
	27.	16.	4. ¾.	,, ,,	11. ¼.	15. 8. ,,	15. ,, ,,	
	27.	16.	,, ,,	5. ,,	11. ½.	15. 8. ,,	14. 9. ,,	
	28.	17.	5. ¼.	,, ,,	11. ¾.	15. 7. ,,	15. 3. ,,	
	28.	17.	,, ,,	5. ½.	12. ,,	,, ,,, ,,	14. 11. ,,	
Juillet.	25.	14.	,, ,,	4. ,,	10. ½.	14. 3. ,,	13. 6. ,,	
	26.	15.	4. ½.	,, ,,	10. ½.	14. 10. ,,	14. 6. ,,	
	26.	15.	,, ,,	4. ½.	10. ½.	,, ,, ,,	14. 6. ,,	
	27.	16.	5. ¼.	,, ,,	11. ¾.	15. 3. ,,	14. 6. ,,	
	27.	16.	,, ,,	5. ¼.	11. ¾.	,, ,, ,,	14. 8. ,,	
	28.	17.	5. ½.	,, ,,	12. ,,	15. ,, ,.	15. ,, ,,	
	28.	17.	,, ,,	6. ,,	12. ½.	,, ,, ,,	14. 8. ,,	
Août.	9.	29.	,, ,,	3. ,,	10. ½.	13. 6. ,,	12. 9. ,,	
	10.	1.	3. ,,	,, ,,	10. ½.	14. 11. ,,	14. 2. ,,	
	10.	1.	,, ,,	7. ,,	11. ,,	14. 9. ,,	13. 6. ,,	On a fait courir par trois Portes.
	11.	2.	4. ½.	,, ,,	11. ½.	15. 8. ,,	14. 11. ,,	
	11.	2.	,, ,,	4. ¾.	11. ¾.	15. 10. ,,	15. ,, ,,	
	12.	3.	5. ¼	,, ,,	12. ¼.	16. 8. ,,	15. 6. ,,	
	23.	14.	,, ,,	3. ¾.	10. ¾.	14. ,, ,,	13. 3. ,,	
	24.	15.	4. ,,	,, ,,	11. ,,	15. 2. ,,	14. 5. ,,	
	24.	15.	,, ,,	5. ,,	12. ,,	15. 3. ,,	14. 3. ,,	
Septem.	7.	29.	,, ,,	3. ,,	10. ,,	13. 6. ,,	13. ,, ,,	
	22.	14.	3. ½.	,, ,,	10. ½.	14. 5. ,,	13. 8. ,,	
	22.	14.	,, ,,	4. ,,	11. ,,	14. 8. ,,	14. ,, ,,	
	23.	15.	4. ¼.	,, ,,	11. ¼.	15. ,, ,,	14. 4. ,,	
	23.	15.	,, ,,	4. ½.	11. ½.	15. ,, ,,	14. 3. ,,	
	24.	16.	4. ¾.	,, ,,	11. ¾.	15. 7. ,,	14. 10. ,,	
	24.	16.	,, ,,	5. ,,	12. ,,	15. 6. ,,	14. 6. ,,	
	25.	17.	5. ¼.	,, ,,	12. ¼.	14. 11. ,,	14. 2. ,,	
	25.	17.	,, ,,	5. ½.	12. ½.	15. 2. ,,	14. 5. ,,	
	26.	18.	5. ¾.	,, ,,	12. ¾.	15. 6. ,,	14. 9. ,,	
	26.	18.	,, ,,	6. ,,	1. ,,	14. 8. ,,	13. 11. ,,	
	27.	19.	6. ¼.	,, ,,	1. ¼.	14. ,, ,,	13. 3. ,,	
	27.	19.	,, ,,	6. ½.	1. ½.	13. 8. ,,	13. 1. ,,	

F I N.

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Échéance

The Library
University of Ottawa
Date due

a39003 009542464b